Год изд. 1891
МАТЕРИАЛЫ
полев. поездки
офицеров ген. шт.
183 Кавк. воен. окр.
№ 83/99 г 1890 г.

№ 83/99

261/59
S 83/90

МАТЕРІАЛЫ

ПОЛЕВОЙ ПОѢЗДКИ

ОФИЦЕРОВЪ ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА

КАВКАЗСКАГО ВОЕННАГО ОКРУГА

ВЪ 1890 ГОДУ.

ПУБЛ. БИБЛ. имени В.И. ЛЕНИНА С.С.С.Р.

ТИФЛИСЪ.

Типографія Штаба Кавказскаго военнаго Округа.

1891 г.

ВСЕСОЮЗНАЯ
БИБЛИОТЕКА
имени
В. И. Ленина
ф. 12054-36

2007099027

ОГЛАВЛЕНІЕ.

1. Отчетъ руководителя I группы . . . . . *Полковника Суботича.*

2. Описаніе сухопутной границы нашей съ Персіей отъ Дэманскаго поста до к. т. з. Астары и важнѣйшихъ путей изъ нашихъ предѣловъ въ Ардабиль . . . . . *Капитана Кузьмина Караваева.*

3. Рекогносцировка русско-персидской границы между Дэманскимъ и Белясуварскимъ постами Ленкоранской кордонной линіи . . . . . *Капитана Иржевальскаго.*

4. Описаніе дороги отъ гор. Ленкорани до уроч. Геокъ-Тапа . . . . . *Хорунжаго Кокунько.*

5. Рекогносцировка пути отъ ж. д. ст. Аджи-Кабулъ на Сальяны—Ленкорань—Астару . . . . . *Подполковника Прасалова.*

6. Изслѣдованіе тыловаго раіона, обнимающаго Телавскій и Сигнахскій уѣзды Тифлисской губерніи съ Закатальскимъ Округомъ и Нухинскій уѣздъ Елисаветпольской губерніи . . . . . *Полковника Попова.*

7. Рекогносцировка дороги отъ г. Телава на Шильды—Кварели—Сацхенисы—Лагодехи—Закаталы въ Нуху . . . . . *Полковника Морозова.*

8. Рекогносцировка рѣки Алазани . . . . . *Подполковника Кн. Туманова.*

9. Рекогносцировка перевалов черезъ Маалъ-Расса, Гудуръ, Динди и Салаватъ . . . . . *Шт.-Капитана Валуева.*

10. Рекогносцировка перевалов черезъ главный Кавказскій хребетъ изъ Кахетіи въ Дагестанъ . . *Полковника Іевреинова.*

11. Поверстное описаніе береговой дороги Черноморскаго побережья между дер. Джубой и посадомъ Туапсе . . . . . *Подполковника Ерофѣева.*

12. Поверстное описаніе Майкопо-Туапсинской дороги.. *Подполковника Ерофѣева.*

13. Рекогносцировка побережной дороги отъ посада Туапсе черезъ пос. Сочи, Адлеръ до дер. Пиленково и отъ Адлера черезъ перевалъ Псеашхо до г. Армавиръ. . . . . *Капитана Левитскаго.*

14. Рекогносцировка гор Новороссійска и желѣзной дороги отъ этого пункта до г. Екатеринодара . . . *Подполковника Берхмана.*

15. Черноморское побережье отъ Анапы до Джубы . *Полковника Лисовскаго.*

ОТЧЕТЪ

руководителя I группы полевой поѣздки офицеровъ Генеральнаго Штаба Кавказскаго военнаго округа 1890 года.

Работы I группы имѣли конечною цѣлью дать матеріалъ для болѣе точнаго выясненія слѣдующихъ вопросовъ, поставленныхъ предположеніемъ о полевыхъ поѣздкахъ офицеровъ Генеральнаго Штаба Кавказскаго Военнаго округа въ 1890 году:

а) Выясненіе вопроса: какого образа дѣйствій выгоднѣе держаться въ этомъ раіонѣ, въ случаѣ войны съ Персіею,—оборонительнаго, или наступательнаго. Опредѣленіе необходимаго количества войскъ, какъ при оборонѣ, такъ и при наступленіи. Опредѣленіе мѣръ и средствъ по устройству тыла: организація части продовольственной, санитарной и проч.

б) Опредѣленіе значенія Каспійскаго моря какъ въ смыслѣ коммуникаціи, такъ и въ смыслѣ возможности высадки нашего дессанта на одномъ изъ прибрежныхъ персидскихъ пунктовъ, съ цѣлью дальнѣйшаго наступленія къ Тегерану.

Въ зависимости отъ этихъ стратегическихъ вопросовъ, офицерамъ, участвовавшимъ въ I группѣ поѣздки, поручено было рѣшеніе слѣдующихъ частныхъ тактическихъ работъ:

1) Подполковнику *Прасалову*—рекогносцировка пути отъ желѣзнодорожной станціи Аджикабулъ на Сальяны—Ленкорань—Астару. Рекогносцировка Ленкорани, какъ опорнаго пункта и базы въ случаѣ наступленія.

2) Подполковнику *Косоговскому*—рекогносцировка Муганской степи; границы отъ Карадуловъ до Белясувара и дороги отъ послѣдняго до штабъ-квартиры Гекъ-Тапа. Независимо сего, на Подполковника Косоговскаго была возложена особая задача по выясненію нѣкоторыхъ спорныхъ вопросовъ русско-персидской границы въ предѣлахъ Муганской степи, не входившая въ рамки работъ собственно поѣздки.

3) Капитану *Пржевальскому*—рекогносцировка сухопутной границы съ Персіею отъ Белясувара до Дэманскаго поста; проходовъ черезъ нее и важнѣйшихъ путей изъ нашихъ предѣловъ въ Ардабиль (отъ Белясувара на селенія Диза, Разей и др.).

4) Штабсъ-Капитану *Кузьмину-Караваеву*—рекогносцировка границы отъ Дэманскаго поста до Астары; проходовъ черезъ нее и важнѣйшихъ путей изъ нашихъ предѣловъ въ Ардабиль.

5) Хорунжимъ 1 Ейскаго полка *Кокунько* и *Феськову*—рекогносцировка нѣкоторыхъ дорогъ въ раіонѣ Ленкорань-Пришибъ и у Белясувара.

Общее руководство и наблюденіе за ходомъ работъ въ группѣ и составленіе отчета поручено было мнѣ, при чемъ на меня-же было возложено выполненіе послѣдняго пункта частныхъ тактическихъ задачъ—опредѣленіе морскихъ

средствъ на Каспійскомъ морѣ, военныхъ и торговыхъ, на которыя мы можемъ разсчитывать въ случаѣ войны.

Кромѣ изложеннаго, по особому указанію, Подполковникомъ Косоговскимъ, Капитаномъ Пржевальскимъ и Штабсъ-Капитаномъ Кузьминымъ-Караваевымъ было составлено подробное описаніе состоянія построекъ на казачьихъ постахъ по всему Ленкоранскому кордону, каковое и представлено мною, съ моимъ заключеніемъ, при рапортѣ отъ 15 Ноября 1890 г. № 4070.

Рекогносцировки офицеровъ I группы доставили требуемый матеріалъ: ими подробно изслѣдована вся пограничная полоса отъ Аракса до Каспія и обрекогносцирована большая часть путей, ведущихъ въ Персію, т. е. дороги, пролегающія изъ прикаспійской плоскости черезъ горные перевалы Талышинскаго хребта до государственной границы, причемъ Капитанъ Пржевальскій осмотрѣлъ небольшіе участки сихъ дорогъ и за границею; Подполковникъ Косоговскій совершилъ поѣздку отъ Астары до Энзели, а Штабсъ-Капитанъ Кузьминъ-Караваевъ подробно осмотрѣлъ дороги до самаго Ардабиля.

Общія топографическія свойства Ленкоранскаго раіона достаточно извѣстны изъ брошюръ: Капитана Артамонова «Персія» (см. стр. 107, 119, 124) и Подъесаула Озаровскаго «Записка объ оборонѣ Закавказья противъ Персіи» (см. стр. 148; 171. 204); подробное описаніе изслѣдованнаго раіона изложено въ представляемыхъ при этомъ рекогносцировкахъ.

Поэтому здѣсь ограничиваюсь характеристикою края, на основаніи личнаго знакомства съ нимъ.

Сѣверная половина Ленкоранскаго раіона, т. е. части Джеватскаго и Ленкоранскаго уѣздовъ, представляетъ низменную равнину, пересѣкаемую нижнимъ теченіемъ р. Куры; часть этой равнины, лежащая на правомъ берегу Куры, носитъ названіе Муганской степи. Южная часть Ленкоранскаго уѣзда гориста, заполненная контръ-форсами Талышинскаго хребта, обозначающаго западную границу уѣзда.

Талышинскій хребетъ составляетъ крайній сѣверный отрогъ—съ одной стороны Адербейджанскихъ горъ, а съ другой Эльбурзскаго хребта, соединяясь съ первыми посредствомъ Салаватскаго хребта, а съ послѣднимъ посредствомъ Гилянскаго хребта Богровъ-Дагъ. Отъ сѣверныхъ и сѣверовосточныхъ подножій Талышинскаго хребта къ Араксу и Курѣ стелется Муганская степь.

Государственная граница съ Персіею пересѣкаетъ Мугань, оставляя большую ея часть въ нашихъ предѣлахъ, а засимъ совпадаетъ на прочемъ протяженіи съ главнымъ хребтомъ Талышинскихъ горъ, или ближайшихъ къ нему второстепенныхъ его отроговъ.

Западные склоны Талышинскаго хребта, къ сторонѣ Персіи, коротки, восточные, къ сторонѣ Россіи, длинны. Уже изъ сопоставленія абсолютныхъ высотъ немногихъ извѣстныхъ точекъ по западную сторону хребта (Шаунъ—2275 футъ; Алайля—4182 ф.; Ини—4575 ф.; Ардабиль—4482 ф.) съ абсолютными высотами массы точекъ по восточную сторону (доходящихъ до уровня моря) видно, что Талышинскій хребетъ составляетъ приподнятую кайму возвышенной нагорной мѣстности Персіи. Дѣйствительно, болѣе короткіе западные скаты-пологи; тогда какъ восточные, имѣющіе значительно большее заложеніе,—круты.

Талышинскій хребетъ тянется ломанною линіею на протяженіи около 180 верстъ, считая отъ Белясувара до соединенія съ Богровъ-Дагомъ. Отъ крайней сѣверной точки у Белясувара, высота которой лишь нѣсколько сотъ футъ, хребетъ направляется на югъ, а потомъ на юго-западъ, быстро возвышаясь: си-

гналъ Казанхъ-Кошка до 2879 футъ; сигналъ Бураварскій—до 5242 ф.; гора Караджагъ до 5679 ф. и гора Куладашъ—до 7218 футъ. Гора Куладашъ есть крайній исходящій къ западу уголъ хребта, отъ котораго онъ принимаетъ окончательное юго-восточное направленіе. Отъ Куладаша до горы Кызъ-юрды, на протяженіи 60 верстъ, высшія точки. Кюмюръ-Кей, Шипунъ-Келекъ, Марюртъ и Кызъ-юрды—достигаютъ 8000 и болѣе футъ. Участокъ отъ горы Шипунъ-Келекъ до Кызъ-юрды есть самая возвышенная часть хребта. Отъ Кызъ-юрды высота хребта постепенно уменьшается и главныя вершины имѣютъ: Хизиласа—7210 футъ; Диваши 6661 ф.; Шанданъ-Калеси—6000 футъ. Шанданъ-Калеси есть тотъ узелъ, который связываетъ Талышинскій хребетъ съ Богровъ-Дагомъ, тогда какъ Салаватъ входитъ съ нимъ въ связь въ нѣсколько пониженной (около 5000 ф.) части хребта къ югу отъ Куладаша. Отъ Шанданъ-Калеси отходятъ къ морю отроги значительной высоты, замыкающіе Ленкоранскій уѣздъ съ юга.

Какъ уже было упомянуто, Талышинскій хребетъ, коротко спускаясь къ сторонѣ Персіи, наполняетъ всю южную часть Ленкоранскаго уѣзда своими контръ-форсами, оси которыхъ хотя и направлены преимущественно и довольно правильно отъ юго-запада къ сѣверо-востоку, но не придаютъ орографіи края простаго очертанія, такъ какъ главные контръ-форсы обилуютъ горными узлами съ массою поперечныхъ второстепенныхъ отроговъ, вслѣдствіе чего весь этотъ раіонъ представляется изрѣзаннымъ по всѣмъ направленіямъ.

Высота контръ-форсовъ весьма значительна. Для примѣра привожу данныя о высшихъ точкахъ нѣкоторыхъ изъ нихъ:

1) Въ контръ-форсѣ, отходящемъ отъ узла Шанданъ-Калеси: Алмабандъ 4627 футъ; Хугабиль 3654 ф.; безъименная вершина на оконечности его, противъ с. Кашбы—1428 ф.

2) Отъ горъ Хизиласа: Нюдусъ-Калеси—7265 ф.; Тевилебандъ—3585 ф.; Разунабандъ—2345 ф.; Баболабандъ—2135 ф. и оконечность его противъ с. Синидоя (правильно—Сифидаръ)—1204 ф.

3) Отъ горы Марюртъ: Холай—2048 ф.; Амбуязами—2582 ф.; Поломоинитангу—3618 ф.; Вомадзаганъ—2424 ф. и оконечность противъ горячихъ водъ, на р. Валяжъ-чаѣ—1771 ф.

4) Отъ горы Кюмюръ-Кея: Пашагаль—7253 ф.; Барзаву—5316 ф.; Лончахукъ—3129 п.; Тюадай—2380 ф.; Иришу—2630 ф.; сигналъ Суспибентъ, противъ Кумбаши—469 ф.

Изъ этого видно, что южная часть хребта отдѣляетъ массу контръ-форсовъ значительной высоты. Сѣверная, менѣе возвышенная, часть его отдѣляетъ лишь небольшіе и короткіе отроги. Какъ тѣ, такъ и другіе не доходятъ до моря, а оставляютъ узкую, низменную полосу, результатъ обмѣленія западнаго берега Каспійскаго моря.

Длина низменной полосы, считая отъ Астары до с. Пришибинскаго, 70 верстъ. Ширина ея, увеличиваясь къ сѣверному концу, составляетъ: у Астары и Ленкорани—6 верстъ; на широтѣ Кумбашинскаго мыса (Бабій гонъ)—11 верстъ; на широтѣ с. Николаевки—17 и с. Пришибинскаго—19 верстъ. За Пришибинскимъ она сливается постепенно съ Муганью.

Со стороны этой низменности, оконечности контръ-форсовъ Талышинскаго хребта представляются въ видѣ линіи мысовъ, или бастіоновъ, рѣзко высящихся надъ горизонтальною плоскостью. Высота нѣкоторыхъ изъ этихъ мысовъ, а

также высота лежащихъ у ихъ подножья или вблизи пунктовъ, усматривается изъ нижеслѣдующаго:

Сигналъ Алашабандъ . . .	1113 ф.	: Астара	28 ф.
Гора Тангарюбандъ	1036 ф.	: с. Путасаръ.	25 ф.
Сигналъ Нашанъ-Дасыхъ .	1358 ф.	: Ленкорань	29 ф.
Сигналъ Суспибентъ. . . .	469 ф.	: Курганъ Вула-Бутя. .	35 ф.
Сигналъ Гюлюкъ-Тапа . .	525 ф.	: с. Аркевань	166 ф.
Сигналъ Гёкъ-Тапа	821 ф.	: с. Пришибинское. . .	52 ф.
Сигналъ Палапутъ	483 ф.		
Сигналъ Караулъ-Тапа . .	441 ф.	: с. Привольное	182 ф.

Положеніемъ Талышинскаго хребта опредѣляются физическія условія сопредѣльныхъ съ нимъ мѣстностей: задерживая свободное перемѣщеніе испареній Каспійскаго моря, главный хребетъ лишаетъ въ значительной степени западные свои склоны и прилегающую полосу атмосферныхъ осадковъ и, напротивъ, вліяетъ на избытокъ таковыхъ по восточную свою сторону. Прилегающая къ хребту часть Персіи, получая весьма мало воды, не имѣетъ вовсе лѣсной растительности, тогда какъ контръ-форсы, заполняющіе большую часть Ленкоранскаго уѣзда, покрыты сплошнымъ вѣковымъ лѣсомъ, значительно, впрочемъ, вырубленнымъ вдоль кордонной линіи на потребности заграничнаго населенія. Обиліемъ лѣсовъ, въ свою очередь, поддерживается обильное осажденіе влаги, что, при значительной силѣ южнаго солнца, придаетъ растительности роскошный, почти субтропическій характеръ. Главный хребетъ, въ южной, высочайшей своей части, скалистъ и оголенъ; въ сѣверной части скалы встрѣчаются лишь мѣстами и хребетъ имѣетъ закругленные контуры, но лѣса въ немъ встрѣчаются лишь до линіи Асаткентскаго перевала, или р. Базаръ-чая, сѣверная-же оконечность лишена лѣсной растительности.

Почва въ Персидскихъ предѣлахъ камениста; въ нашихъ—толстый слой перегноя.

Климатъ страны находится въ прямой зависимости отъ вышеизложенныхъ топографическихъ условій: мѣстности по восточную сторону хребта пользуются вполнѣ морскимъ климатомъ; мѣстности по западную—совершенно континентальнымъ.

Вліяніе Талышинскаго хребта на сухость воздуха Персидскаго плоскогорья по западную его сторону столь велико, что вершина Савалана (лежащая въ 50—60 верстахъ отъ ихъ гребня) не имѣетъ вѣчныхъ снѣговъ при высотѣ въ 15792 фута.

Мугань составляетъ часть обширной низменности, охватывающей низовья Аракса и Куры и ограниченной предгорьями Большаго и Малаго Кавказа и Каспійскимъ моремъ. Климатическія условія Муганской степи достаточно извѣстны: весною и осенью это прекрасныя пастбища; лѣтомъ выжженная пустыня. Зима —время переходное.

Низменность по лѣвому берегу Куры—большею частью болотиста.

Топографическую особенность Южно-Ленкоранскаго края составляетъ вышеупомянутая низменная полоса, отдѣляющая Талышинскій хребетъ отъ Каспія. Многочисленныя рѣчки, стекающія по узкимъ и глубокимъ долинкамъ Талышинскихъ горъ, большею частью не доходятъ до моря, а образуютъ прѣсноводныя, поросшія по краямъ камышами, озера, такъ называемыя «Морца», отдѣленныя отъ моря болѣе или менѣе узкими косами; причемъ озера эти не всегда имѣютъ стокъ въ море. Самое значительное «Морцо»—Кумбашинское, имѣетъ

до 15 верстъ длины, при наибольшей ширинѣ въ 2½ версты и наибольшую глубину въ 2 сажени. Главнѣйшая рѣчка этого раіона, Ленкоранка, впадаетъ непосредственно въ море, но имѣетъ въ устьи песчаный баръ.

Народонаселеніе Ленкоранскаго уѣзда группируется главною массою въ прибрежной низменной полосѣ и въ примыкающей къ ней южной части Мугани; значительно рѣже населены предгорья (контръ-форсы) главнаго хребта, а Муганская степь, т. е. сѣверная часть Ленкоранскаго и южная Джеватскаго уѣздовъ, служитъ лишь зимовьемъ для кочевниковъ, поднимающихся на лѣтовку—наши подданные въ Талышинскія горы, а заграничные—на Савалань.

По подлиннымъ даннымъ Закавказскаго статистическаго комитета, общая числительность народонаселенія Ленкоранскаго уѣзда достигаетъ до 109000 человѣкъ. Изъ этого числа татаръ 85000; (въ томъ числѣ болѣе 75000 кочевниковъ) талышей (иранцевъ) 15000 и русскихъ болѣе 15000 чел., а за симъ незначительное число армянъ и другихъ случайныхъ народностей. По вѣроисповѣданію: мусульманъ болѣе 100000, при чемъ татары принадлежатъ всѣ къ шіитскому толку, а въ числѣ талышинцевъ—до 6000 суннитовъ. Русскіе большею частью сектанты, а именно на 1000 православныхъ 3800 молоканъ и 2800 суботниковъ. Населеніе Муганской степи, въ предѣлахъ Джеватскаго уѣзда состоитъ главнымъ образомъ изъ татаръ-кочевниковъ, шіитскаго толка, числительностью до 18000 чел. Русское населеніе, кромѣ незначительнаго числа живущихъ въ городѣ Ленкорани, группируется въ сѣверной части прибрежной полосы и въ примыкающей къ ней южной части Мугани. Талышинцы живутъ главною массою, въ 14000 чел. въ городѣ Ленкорани и въ юго-восточномъ углу уѣзда, а меньшею частью, въ числѣ 1500 чел. въ центральномъ участкѣ уѣзда, Арчеванскомъ. Талышинцы Арчеванскаго участка, города Ленкорани и большая половина живущихъ въ Ленкоранскомъ участкѣ—шіиты. Такимъ образомъ, главная масса народонаселенія принадлежитъ къ татарской народности и къ шіитскому толку. У Артамонова (стр. 148 и 151) число жителей Ленкоранскаго уѣзда показано: по очевидному недоразумѣнію, въ 85000 человѣкъ. Кавказскій календарь за 1889 г. также ошибочно показываетъ число жителей въ 124000 чел. (стр. 146).

Поселенія низменной полосы представляютъ обширныя села двухъ типовъ, туземнаго и русскаго; всѣ они окружены садами и пахатными полями. Горные поселки значительно меньше и состоятъ часто изъ нѣсколькихъ лишь разбросанныхъ домовъ. По Акушѣ и Курѣ, а равно участками по берегу моря тянутся, почти безпрерывнымъ рядомъ, рыболовныя ватаги.

Экономическія условія края весьма благопріятны. Осѣдлое населеніе занимается хлѣбопашествомъ и садоводствомъ. Кочевое —скотоводствомъ. Русскія поселенія промышляютъ въ обширныхъ размѣрахъ извозомъ, но промыселъ этотъ въ послѣднее время начинаетъ падать. Рыболовство —въ рукахъ пришлыхъ арендаторовъ. Жители приграничной, горной, полосы занимаются почти исключительно контрабандою, равно какъ и приграничное персидское населеніе.

Пути сообщенія, исключая почтовой дороги Аджикабулъ-Ленкорань, находятся въ первобытномъ состояніи. Хотя названная дорога шоссирована лишь на протяженіи 34 верстъ (между Пришибинскимъ и станціею Кумбаши) но всетаки она болѣе или менѣе удобопроѣзжая, имѣя мосты и подвергаясь извѣстному ремонту. Засимъ колесныя дороги имѣются лишь на плоскости, т. е. въ прибрежной полосѣ и въ южной части Мугани и отчасти, въ сѣверной, болѣе доступной, части горъ, причемъ первыя и послѣднія вообще слѣдуетъ отнести

скорѣе къ категоріи собственно арбяныхъ дорогъ, по которымъ движеніе повозокъ войсковаго обоза весьма затруднительно, какъ вслѣдствіе крутизны уклоновъ, такъ и по отсутствію и дурному состоянію мостовъ.

Дороги въ области горной представляютъ изъ себя тропы, доступныя лишь для привычныхъ мѣстныхъ вьючныхъ животныхъ. Движеніе горной артиллеріи по нимъ представитъ серьезныя затрудненія. Для движенія-же пѣхоты и казаковъ, съ легкимъ вьючнымъ обозомъ, большую часть изъ этихъ тропъ надо признать годною. Одноколки, какъ патронныя, такъ и вещевыя или офицерскія, безусловно пройдти не могутъ. Въ предѣлахъ Персіи, вслѣдствіе болѣе ровной и открытой мѣстности, дороги вообще лучше и отъ границы до Ардабиля можно свободно проѣхать на колесахъ.

Морской путь открытъ круглый годъ. Но топографическія условія берега затрудняютъ и морское сообщеніе. Плоскій берегъ вдоль всего западнаго прибрежья Каспійскаго моря и неимѣніе ни одного порта южнѣе Баку, не позволяютъ судамъ подходить къ самому берегу, а заставляютъ становиться на якорь на открытыхъ рейдахъ, въ значительномъ отъ берега разстояніи. Незначительнымъ даже вѣтромъ разводится сильное волненіе и буруны, прекращающіе всякое сообщеніе иногда на продолжительное время. Единственнымъ закрытымъ рейдомъ можетъ служить пространство между островомъ Сарою и материкомъ, въ разстояніи, по берегу, 12 верстъ отъ Ленкорани, гдѣ въ дурную погоду дѣйствительно и разгружаются суда, имѣющія назначеніемъ Ленкорань.

Разрѣшеніе вопроса о стратегическомъ значеніи Ленкоранскаго раіона требуетъ разсмотрѣнія нашего общаго стратегическаго положенія относительно Персіи.

Вопросы эти подробно разсмотрѣны Капитаномъ Артамоновымъ въ брошюрѣ его «Персія», а также Подъесауломъ Озаровскимъ въ его брошюрѣ «Записки объ оборонѣ Закавказья противъ Персіи». Въ обоихъ изслѣдованіяхъ авторы стоятъ на почвѣ безусловно *наступательныхъ* дѣйствій по отношенію къ Персіи, съ чѣмъ нельзя не согласиться впередъ, по самому существу взаимнаго военнаго и политическаго значенія и положенія обоихъ государствъ. Точно также обоими ими отвергается возможность единоборства Персіи съ Россіею, съ чѣмъ также нельзя не согласиться безусловно.

Тѣмъ не менѣе, стратегическія соображенія этихъ изслѣдователей, имѣя въ основаніи строго теоретическія положенія, непримѣнимы къ данной обстановкѣ. При тѣхъ незначительныхъ силахъ, которыми располагаетъ какъ Россія, такъ и Персія, первая вслѣдствіе необходимости сосредоточить все, что только возможно на турецкій театръ, а послѣдняя за слабостью и неготовностью своей арміи (причемъ Артамоновъ самъ оцѣниваетъ силу персидской регулярной арміи, могущей принять участіе въ операціяхъ перваго, шестимѣсячнаго періода, всего въ 10—12 баталіоновъ); далѣе, при 600 верстномъ протяженіи русско-персидской границы—нѣтъ мѣста сложнымъ стратегическимъ комбинаціямъ. Подъесаулъ Озаровскій, назначая (стр. 228 его брошюры) для дѣйствій противъ Персіи до 32—и не менѣе 24—баталіоновъ, при 64 орудіяхъ и 8—11 казачьихъ полкахъ т. е. такія силы, которыя мы не можемъ удѣлить, не ослабивъ себя въ конецъ на турецкомъ театрѣ, направляетъ ихъ тремя отрядами: изъ Эриванской губерніи на Хой и на Тавризъ и изъ Ленкорани на Ардабиль и Тегеранъ, причемъ говоритъ, что отрядъ, двинутый изъ Эриванской губерніи на Хой, является боковымъ отрядомъ по отношенію къ силамъ (главнымъ), направляемымъ противъ Тавриза» (стр. 227) и далѣе, что «отрядъ, двинутый изъ Ленкорани въ Арда-

биль и Тегеранъ, составлятъ подвижную ось захожденія нашихъ силъ» (стр. 224) и долженъ «ограничиваться оборонительными дѣйствіями, а съ приближеніемъ главныхъ силъ, по занятіи ими Адербейджана, вступить съ ними въ связь, обезпечивая ихъ сношеніе съ моремъ, и засимъ устроить на высотѣ Энзелійской бухты базу, на которой будутъ основаны наши дальнѣйшія операціи» (стр. 226). Такимъ-же образомъ и Капитанъ Артамоновъ, удѣляя для войны съ Персіею лишь 12 баталіоновъ, при 22 орудіяхъ и 4 казачьихъ полкахъ (стр. 185 его брошюры), считаетъ тѣмъ не менѣе что «Малый Кавказъ могъ бы служить отличнымъ плацдармомъ для сосредоточенія части нашихъ оборонительныхъ силъ въ случаѣ войны съ Персіею и Турціею» (стр. 145).

Если принять во вниманіе, что стратегическій фронтъ трехъ отрядовъ, предназначаемый Озаровскимъ для войны съ Персіею, простирается, по прямой линіи, на 300 верстъ; что объекты ихъ дѣйствій отстоятъ другъ отъ друга на разстоянія: Хой отъ Тавриза —170, а Энзели и Тегеранъ отъ Тавриза-же на 350 и 500 верстъ, то едва-ли мы вправѣ говорить о «осяхъ захожденія» и о «обезпеченіи Ленкоранскимъ отрядомъ сношеній Тавризскаго отряда съ моремъ. Точно также едва-ли силы въ составѣ 12 баталіоновъ нуждаюся въ такомъ плацдармѣ, какой представляетъ собою Малый Кавказъ.

Европейскіе масштабы очевидно неприложимы къ этому огромному театру и непригодны для ничтожныхъ силъ, которымъ предстоитъ дѣйствовать на немъ.

На иной точкѣ зрѣнія стоитъ Полковникъ Шнеуръ, руководитель 2. группы полевой поѣздки 1889 года.

Хотя изъ его отчета и нельзя выяснить себѣ окончательно взгляда его на возможность единоборства Персіи съ Россіею и на способность регулярной Персидской арміи къ наступательнымъ дѣйствіямъ (сравни тезисы его 1, 2 и 4 на стр. 137 съ соотвѣтствующими имъ «поправками» №№ 1 и 2 на стр. 138 «отчета»), но изъ него явствуетъ, что опасеніе вторженія многочисленной иррегулярной конницы въ наши предѣлы приводитъ его къ выводу о цѣлесообразности *оборонительныхъ* дѣйствій съ нашей стороны, и, слѣдовательно, и о необходимости соотвѣтственной подготовки театра въ нашихъ предѣлахъ. Нужно оговориться, что въ своемъ отчетѣ Полковникъ Шнеуръ хотя и оцѣниваетъ взаимное положеніе Персіи и Россіи въ общемъ его объемѣ, но предлагаемыя имъ мѣры онъ относитъ всецѣло лишь къ частному, Шушинскому раіону, вслѣдствіе чего и нельзя вывести заключенія о предполагаемой имъ системѣ дѣйствій на всемъ протяженіи нашаго территоріальнаго соприкосновенія съ Персіею.

Перехожу къ краткому систематическому изложенію своего взгляда на характеръ военныхъ дѣйствій нашихъ противъ Персіи.

Прежде всего, по моему мнѣнію, на войну съ Персіею нельзя смотрѣть, какъ на правильную войну съ противникомъ болѣе или менѣе равнымъ по матеріяльнымъ и нравственнымъ рессурсамъ, а надо смотрѣть, какъ на экспедицію военныхъ силъ благоустроеннаго государства противъ государства полуцивилизованнаго. Изъ этого вытекаетъ, что къ плану дѣйствій нельзя прилагать теоретическихъ положеній, даваемыхъ стратегіею и задаваться сложными комбинаціями, ненужнымъ повышесказаннымъ причинамъ и невозможнымъ, къ тому, какъ вслѣдствіе обширности и пустынности театра войны, такъ и вслѣдствіе малочисленности войскъ, которыми мы располагаемъ. Напротивъ, всѣ свои дѣйствія мы должны основать на безусловномъ тактическомъ превосходствѣ нашихъ войскъ и дѣйствовать подобно тому, какъ мы дѣйствовали, напримѣръ, въ

Хивинскую экспедицію, когда мы, вопреки неоспоримымъ положеніямъ стратегіи, двинули концентрически четыре отряда, разобщенные огромнымъ пространствомъ, противъ превосходнаго по числительности противника, позиція коего, Хива, и была назначена пунктомъ соединенія всѣхъ четырехъ отрядовъ. Подобныя дѣйствія привели-бы въ европейской войнѣ къ пораженію; здѣсь-же они были умѣстны. Также умѣстны, по духу, они будутъ при войнѣ съ Персіею.

Итакъ: 1) Единоборство Персіи съ Россіею, въ слѣдствіе слабости и неготовности персидской арміи и неспособности ея къ активнымъ дѣйствіямъ въ мало-мальски значительныхъ размѣрахъ, невозможно.

2) Война съ Персіею можетъ имѣть мѣсто лишь при одновременной борьбѣ съ Турціею, каковая, въ свою очередь для послѣдней возможна только при одновременномъ участіи одной или нѣсколькихъ западно-европейскихъ державъ. Слѣдовательно, для войны съ Персіею мы можемъ удѣлить лишь силы незначительныя.

3) При незначительныхъ силахъ задаваться обширными стратегическими комбинаціями—невозможно.

4) При незначительности силъ, безусловномъ тактическомъ превосходствѣ надъ противникомъ и при обширности театра войны, держаться оборонительныхъ дѣйствій нельзя и не слѣдуетъ, а дѣйствовать надо наступательно.

5) Для наступательныхъ дѣйствій нуженъ объектъ, важный въ военномъ и политическомъ отношеніи.

6) Все это приводитъ къ экспедиціи небольшимъ отрядомъ, снаряженнымъ для быстраго движенія къ избранному объектомъ пункту и собраннымъ во-время, т. е. другими словами, расположенному въ мирное время въ избранномъ для сего раіонѣ. База отряда—при немъ.

7) Основаніе могущества Персіи—провинція Адербейджанъ. Центръ Адербейджана—городъ Тавризъ, съ паденіемъ коего, по компетентному мнѣнію Г. Л. Зеленаго, выраженному при докладѣ сего отчета въ собраніи офицеровъ Генеральнаго Штаба Тифлисскаго гарнизона, можно разсчитывать на пресѣченіе источниковъ денежной и военной силы Персіи. Для достиженія сего, конечно, нельзя ограничиться военнымъ занятіемъ Тавриза, а слѣдуетъ безотлагательно принять и политическія мѣры, т. е. организовать управленіе страною, воспользовавшись для сего розныо, существующею между сѣверною, татарскою и южною, иранскою, Персіею, а также пользуясь сепаратическими стремленіями Макинскаго Хана (см. Артамоновъ «Персія» стр. 192). Такимъ образомъ первымъ объектомъ является Тавризъ.

Сила отряда, для экспедиціи противъ Тавриза—неменѣе 6 баталіоновъ съ многочисленною, по возможности, кавалеріею и съ ограниченною, противъ нормы, артиллеріею.

Сборный пунктъ отряда-Нахичевань-Джульфа. Разстояніе между Джульфою и Тавризомъ—140 верстъ (Озаровскій, стр. 186). Полагаю при этомъ, что нельзя согласиться съ мнѣніемъ Артамонова, чтобы войска, назначенныя противъ Персіи, могли состоять изъ резервныхъ частей: разъ въ основаніе разсчетовъ силъ кладется тактическое превосходство нашихъ войскъ, то нужно назначать дѣйствительно войска сплоченныя, сильныя духомъ, каковыми едва-ли можно считать резервныя части, развертываемыя въ нѣсколько разъ противъ мирнаго своего состава.

8) Политическій центръ всей Персіи—Тегеранъ. Съ занятіемъ Тегерана и

изгнаніемъ изъ него Шаха, можно расчитывать на низверженіе существующаго политическаго режима, для чего также, помимо военнаго занятія столицы этой, нужно воспользоваться существующими политическими партіями и извлечь пользу изъ несомненно существующаго стремленія кого либо изъ ближайшихъ родственниковъ Шаха къ занятію престола. Такимъ образомъ Тегеранъ есть другой объектъ для экспедиціи. Сборный пунктъ Тегеранскаго отряда—Баку (или Петровскъ), откуда онъ доставляется въ ближайшій къ Тегерану приморскій пунктъ, Энзели или Ашуръ-аде, а можетъ быть и Мешедесеръ.

Сила отряда не болѣе 6 баталіоновъ, съ соотвѣтствующею конницею и артиллеріею. Подъемныя средства Каспійской Флотиліи составляютъ не болѣе 1500 человѣкъ съ самымъ незначительнымъ числомъ лошадей (см. приложенное „Свѣдѣніе“). Суда общества „Кавказъ и Меркурій“ могутъ поднять одновременно, въ общемъ итогѣ, 14850 человѣкъ и 2556 лошадей. Но въ зимній періодъ, съ Ноября по Апрѣль, число это значительно сокращается, такъ какъ въ этотъ періодъ перевозка на палубѣ считается возможною лишь какъ мѣра экстренная. на небольшія разстоянія. Въ тотъ періодъ тѣже суда поднимаютъ лишь 6759 человѣкъ, при 1218 лошадяхъ (см. приложенное „Свѣдѣніе“).

Считая экспедиціонный отрядъ въ 6 баталіоновъ, 6 сотенъ и 2 батареи, числительностью до 7000 человѣкъ съ 1500 лошадьми, оказывается, что судовыя средства флота и общества «Кавказъ и Меркурій» не могутъ находиться въ постоянной готовности принять одновременно этотъ десантъ, а должны быть собираемы съ линіи и со станціи, на что, вѣроятно, потребуется довольно продолжительное время, но не болѣе, чѣмъ на мобилизацію десанта.

Расчитывать на суда частныхъ владѣльцевъ едва-ли слѣдуетъ. Въ случаѣ избранія исходнымъ пунктамъ Энзели, конницу слѣдуетъ продвинуть изъ Ленкорани до Энзели походомъ, что составитъ до 150 верстъ Разстояніе между Рештомъ (Энзели) и Тегераномъ—до 300 верстъ; Ашуръ-аде и Тегераномъ—нѣсколько болѣе 300 верстъ; а между Мешедесеромъ и Тегераномъ—до 200. Разстояніе моремъ отъ Баку до Энзели 300 верстъ, до Ашуръ-аде—500, а до Мешедесера 450 верстъ. Разстояніе до тѣхъ-же пунктовъ отъ Петровска: 630, 800 и 800 верстъ.

9) Окончательную развязку русско-персидской войнѣ дастъ успѣхъ нашего оружія на главномъ русско-турецкомъ театрѣ.

Изъ только-что изложеннаго выясняется и стратегическое значеніе собственно Ленкоранскаго раіона: оно равно почти нулю. Географическое положеніе Ленкоранскаго уѣзда въ видѣ исходящаго угла, врѣзывающагося въ Персію, не имѣетъ никакого военнаго значенія въ смыслѣ способствованія наступательнымъ дѣйствіямъ, такъ какъ нисколько не сближаетъ насъ съ тѣми пунктами, противъ которыхъ могутъ вестись операціи, т. е съ Тавризомъ и Тегераномъ: отъ границы нашей черезъ Ардабиль до Тавриза—250 верстъ; отъ Джульфы-же до Тавриза всего—140. Точно также отъ Астары до Тегерана 430 верстъ, тогда какъ отъ Решта всего 300. Конечно, при наличности достаточныхъ силъ наступленіе на Ардабиль спеціально для завладѣнія этимъ укрѣпленнымъ пунктомъ было-бы вполнѣ цѣлесообразнымъ. При скудности-же средствъ это невозможно, тѣмъ болѣе, что никакъ нельзя согласиться съ мнѣніемъ Артамонова (стр. 192) что Ардабиль имѣетъ такое-же значеніе для этой части Персіи, какое имѣетъ Тавризъ для всего Адербейджана. Тавризъ есть *жизненный* историческій центръ важнѣйшей персидской провинціи, съ осѣдлымъ одноплеменнымъ насе-

леніемъ, Ардабиль-же *административный* центръ большею частью кочеваго населенія. Ардабильскій Губернаторъ переѣзжаетъ ежегодно на зимнее время въ Белясуваръ, такъ какъ всѣ кочевья переходятъ на зимовку въ Муганъ: было-бы, очевидно ошибочнымъ основывать на этомъ обстоятельствѣ значеніе Белясувара, какъ центра этой мѣстности.

Въ приведенныхъ выше 9-ти пунктахъ способъ нашихъ дѣйствій лишь намѣченъ и, конечно, требовалъ-бы детальной разработки. Но этимъ, однако, не исчерпывается вопросъ о войнѣ съ Персіею. Конечно, наше наступленіе подкоситъ въ значительной степени предпріимчивость той иррегулярной конницы, въ особенности курдской, которая будетъ стремиться обрушиться на наши предѣлы, съ цѣлью грабежа, этого «объекта, вполнѣ доступнаго азіатскому уму» (Полковн. Шнеуръ, стр. 138), а можетъ быть даже и съ извѣстными военными цѣлями. Если-бы наши отряды, предназначенные для дѣйствія, были собраны къ началу войны, и могли немедленно начать наступленіе, то опасность отъ этихъ шаекъ значительно-бы уменьшилась, какъ это показало наступленіе Эриванскаго отряда въ минувшую кампанію. Но если наши отряды будутъ мобилизоваться и сосредоточиваться въ теченіи недѣль и мѣсяцевъ, то обезпеченіе нашихъ предѣловъ отъ нашествія требуетъ принятія особыхъ мѣръ.

Въ этомъ отношеніи возникаютъ серьезныя затрудненія, устраненіе которыхъ составляетъ почти неразрѣшимую задачу. Цивилизованныя государства, граничащія съ дикими или полудикими народами, поставлены въ весьма невыгодное положеніе невозможностью защитить свою страну и своихъ подданныхъ отъ разбойничьихъ набѣговъ этихъ сосѣдей. Это доказываетъ вся исторія соприкосновенія нашего съ киргизами и туркменами Средней Азіи. Для насъ, въ данномъ случаѣ, задача эта усложняется еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что собственное населеніе большей части пограничныхъ мѣстностей весьма ненадежно въ политическомъ отношеніи и способно взяться за оружіе при проникновеніи единовѣрныхъ иррегулярныхъ шаекъ въ наши предѣлы.

Мѣры, предлагаемыя Полковникомъ Шнеуромъ для прикрытія собственно Шушинскаго раіона заключаются въ слѣдующемъ: подготовивъ театръ исправленіемъ существующихъ и проложеніемъ новыхъ дорогъ, проведя телеграфъ между главными (помѣченными имъ) пунктами и поставивъ геліографъ въ кордонѣ, —выставить передовые отряды въ Нахичевани, Герюсахъ и Джебраилѣ, съ общимъ резервомъ въ Шушѣ, сохранивъ пластунскій кордонъ, и такимъ образомъ перехватывать непріятельскія иррегулярныя шайки при появленіи ихъ гдѣ либо въ данной мѣстности (стр. 141 его отчета). О силѣ сихъ отрядовъ онъ свѣдѣній не даетъ. Подъесаулъ Озаровскій, излагая подробно проэктъ организаціи кордона для военнаго времени (стр. 258—261), предлагаетъ части, находящіяся нынѣ на кордонѣ, стянуть къ важнѣйшимъ пунктамъ по границѣ, а части, находящіяся во второй линіи, придвинуть къ ней. Всего онъ предлагаетъ организовать пять отрядовъ разной силы: западно-равнинный (Нахичеванскій); восточно-равнинный (Джебраильскій); Муганскій; Джеватскій и Ленкоранскій, общая сила которыхъ достигаетъ солидной цифры $20^1/_2$ конныхъ и 4 пѣшихъ сотенъ, съ 6-ю конными орудіями, несчитая мѣстныхъ командъ сего раіона.

По моему мнѣнію, мѣры для охраны спеціально Ленкоранскаго края сводятся къ обезпеченію собственно-русскаго населенія. Удѣлять для этого какія либо войска я считалъ-бы излишнимъ: богатое, здоровое русское населеніе должно само себя охранить и задача правительства заключается лишь въ приданіи этому дѣлу извѣстной организаціи.

Назначеніе четырехъ сотенъ первоочереднаго казачьяго полка для такой узкой задачи, какъ охраненіе Ленкоранскаго уѣзда, какъ это желаетъ Озаровскій, я признаю излишнимъ. Части эти могутъ получить болѣе важное назначеніе въ экспедиціонный отрядъ и во всякомъ случаѣ, если и оставлять ихъ для кордонной охраны, то не по всей Ленкоранской линіи, а на Мугани, гдѣ Озаровскій оставляетъ всего двѣ сотни, такъ какъ въ этомъ направленіи лежитъ кратчайшій путь къ Закавказской желѣзной дорогѣ, охраненіе которой болѣе важно, чѣмъ прикрытіе Ленкоранскаго уѣзда, понуждающагося въ этомъ.

Выгоднѣе всего было-бы, кажется сформированіе на мѣстѣ постоянныхъ кадровъ Государственнаго ополченія, черезъ которые проходило-бы для обученія все русское населеніе. Запасы и оружіе должны быть въ постоянной готовности, дабы это ополченіе могло мобилизоваться безотлагательно, по частному распоряженію начальства Кавказскаго края, ибо ожидать въ этомъ случаѣ обще-государственныхъ распоряженій некогда: шайки кочевниковъ и разбойниковъ контрабандистовъ могутъ появиться даже ранѣе формальнаго объявленія войны. Политическихъ препятствій къ вооруженію русскаго населенія, состоящаго почти исключительно изъ сектантовъ, не должно представляться, такъ какъ ему и теперь розданы ружья, но къ сожалѣнію не берданки, а крынки, которыя не могутъ состязаться съ ружьями новѣйшихъ системъ, которыми вооружено, можно сказать поголовно, все пограничное персидское населеніе. Въ нерѣдкихъ стычкахъ русскихъ поселянъ съ персами, при слѣдованіи по извозному промыслу въ Ардабиль, превосходство вооруженія персовъ весьма ощутительно. Пѣшее государственное ополченіе слѣдуетъ усилить либо конными ополченскими-же партіями, либо придать ему конные отряды пограничной стражи. Существованіе Ленкоранской мѣстной команды вызывается лишь необходимостью прикрытія правительственныхъ учрежденій уѣзднаго города.

Въ зависимости отъ сего способа охраны Ленкоранскаго края, слѣдуетъ коснуться вопроса о необходимости улучшенія дорогъ въ этомъ раіонѣ. Артамоновъ и Озаровскій, сообразно съ своими возрѣніями на способъ дѣйствія въ краѣ, высказываются первый за (стр. 251), а второй противъ (стр. 249) улучшенія дорогъ.

По моему мнѣнію улучшеніе, дорогъ, ведущихъ собственно черезъ Талышинскій хребетъ, для военныхъ цѣлей ненужно. Но упроченіе, т. е. поднятіе оборонительной силы русскаго элемента въ краѣ настоятельно требуетъ проведенія хорошаго колеснаго пути изъ Ленкорани и Астары къ Ардабилю, съ цѣлью поднять главный источникъ благосостоянія мѣстнаго русскаго населенія—извозный промыселъ, и усилить сбытъ русскихъ произведеній въ Персію. Проведеніе такой дороги едва ли ухудшитъ въ тактическомъ отношеніи положеніе проэктируемаго ополченія, а скорѣе, напротивъ дастъ возможность двигать по ней фургонные парки съ пѣхотою, для скорѣйшаго перемѣщенія къ угрожаемому пункту; для шаекъ-же противника и горныя тропы представляютъ достаточно удобные пути.

Засимъ, въ заключеніе, нельзя не помѣтить еще мѣру политическаго характера, могущую способствовать удержанію собственныхъ мусульманскихъ подданныхъ отъ пособничества хищнымъ партіямъ; это практиковавшаяся во время Кавказскихъ войнъ система аманатовъ. Хотя мѣра эта и не принесла тогда должной пользы, но нельзя сравнивать ту среду, которая тогда давала аманатовъ, съ тою, изъ которой они могли-бы браться теперь: головорѣзы Чечни и

Дагестана не могутъ быть сравниваемы съ зажиточными, менѣе суровыми, татарами Закавказья. Вопросъ о возможности своевременно доставить аманатовъ отъ заграничныхъ, въ особенности кочевыхъ племенъ, остается открытымъ, хотя для защиты своихъ подданныхъ отъ насилія и для упроченія своей власти въ обширномъ краѣ, занятомъ незначительнымъ отрядомъ, не слѣдуетъ стѣсняться прибѣгать къ насилію-же.

Къ сему: Отчетная карта.

Генеральнаго штаба, Полковникъ *Суботичъ*.

Декабрь 1890 года.
Гор. Тифлисъ.

№ 1. (Лит. а). *Полев. поѣздка 1890 г.*

I. группа

Полковникъ Суботичъ.

СВѢДѢНІЕ

О СУДАХЪ КАСПІЙСКОЙ ФЛОТИЛІИ

въ Октябрѣ 1890 года

(данныя лично Командиромъ флотиліи, Контръ-адмираломъ Шамшинымъ).

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Типъ.	Сила машины.	Число и калибръ машины.	Скорость (въ узлахъ).	Подъемная сила для дессанта.	Готовность и мѣстонахожденіе.
1	Геокъ-Тепе.	Морской пароходъ.	238	4—4 ф. съ казны.	12	1000 ч. пѣхоты съ обозомъ и лошадьми.	Готовъ къ плаванію; въ Баку.
2	Баку.	Рѣчной пароходъ.	160	2—4 ф. стальныхъ съ дула.	12	200 ч. но только въ благопріятную погоду.	На Астрабадской станціи.
3	Чикишляръ.	Плоскодонные пароходы.	60	—	?	Немогутъ брать дессанта.	—
4	Красноводскъ. . . .		70	—	?		—
5	Лоцманъ.	Винтовая шкуна.	22	2—4 ф. съ дула.	4	200 чел.	Готова къ плаванію; въ Баку.
6	Сѣкира	Винтовыя лодки; плоскодонныя.	70	—	?	Немогутъ брать дессанта	—
7	Пищаль		70	—	?		—
8	Проворный.	Винтовыя баркасы.	15	—	?	Немогутъ брать дессанта.	—
9	Быстрый.		8	—	?		—
10	Гагара.	Паровая баржа.	—	—	?	100 чел.	Будетъ готова къ плаванію 15 Апрѣля 1891 года.

Примѣчаніе: Воинскихъ приспособленій,—наръ и стойлъ,—нѣтъ. Пищу можно готовить лишь на «Геокъ-Тепе». Выгрузка шлюбками возможна только для людей; лошадей-же и повозокъ шлюбками судовъ выгружать нельзя.

Полковникъ *Суботичъ.*

№ 1. Лит. б). *Полев. поѣздка 1890 г.*

I. группа

Полковникъ Суботичъ.

СВѢДѢНІЕ

О СУДАХЪ ОБЩЕСТВА ПАРОХОДСТВА

по Каспійскому морю „КАВКАЗЪ и МЕРКУРІЙ“

въ Октябрѣ 1890 года

(ПО ДАННЫМЪ КОМАНДИРА КАСПІЙСКОЙ ФЛОТИЛІИ).

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Скорость (въ узлахъ).	По оцѣнкѣ въ 1890 году.				По оцѣнкѣ въ 1890 году.			
			На палубѣ.		Въ трюмѣ.		На палубѣ.		Въ трюмѣ.	
			Людей.	Лошадей.	Людей.	Лошадей.	Людей.	Лошадей.	Людей.	Лошадей.
1	Императоръ Александръ III	12	471	118	333	44	440	118	500	44
2	Цесаревичъ Александръ	11	30[1]	90	333	32	370	90	380	32
3	Константинъ	10	171	—	208	20	230	—	320	20
4	Барятинскій	10	171	—	208	20	230	—	320	20
5	Михаилъ	11	107	—	230	10	130	—	320	10
6	Тамара	10	216	80	302	20	300	80	300	200
7	Каспій	10	216	80	302	20	300	80	300	200
8	Туркменъ	10	216	80	302	20	300	80	300	200
9	Бекетовъ (буксирные)	7	—	—	—	—	—	—	220	6
10	Ермоловъ (буксирные)	7	—	—	—	—	—	—	220	6
11	Волга	8	358	130	300	30	540	130	350	30
12	Армянинъ	?	307	100	302	20	380	100	280	20
13	Горчаковъ	6	212	60	185	20	300	60	250	20
14	Милютинъ	6	212	60	185	20	300	60	250	20
15	Жандръ	10	971	—	349	—	Не существуетъ еще.			
16	Киргизъ	10	763	190	340	130	1100	190	700	130
17	Казбекъ	10	763	190	340	130	1100	190	700	130
18	Эльборусъ	10	763	190	340	130	1100	190	700	130

Примѣчанія 1) Коммиссія 1890 года брала въ основаніе расчета для помѣщенія людей: на палубѣ 12 кв. футъ, въ трюмѣ—72 куб. фут. Коммиссія 1886 года не опредѣляла площадь и объемъ, а вмѣстимость каждаго судна опредѣлена практически, посадкою войскъ до полной вмѣстимости.

2) Перевозка лошадей на палубѣ считается неудобною въ морскомъ отношеніи.

3) Перевозка людей на палубѣ возможна съ Апрѣля по Ноябрь; а въ остальное время года лишь въ южной части моря, въ экстренныхъ случаяхъ и притомъ на небольшія разстоянія.

Полковникъ *Суботичъ.*

№ 2 (Лпт. а). *Полев. поѣздка 1890 г.*

I. группа

Полковникъ Суботичъ.

ПЕРЕЧЕНЬ

дорогъ въ южной части Ленкоранскаго уѣзда, оставшихся необрекогносцированными за недостаткомъ времени, съ краткими свѣдѣніями о нихъ, по разспросамъ.

1) Отъ с. Кашбы черезъ мѣстность Ризабагъ, по хребту Алмабандъ къ с. Багчанъ. Это торная тропа для движенія каравановъ во время разливовъ р. Астара-чая. Необходимъ проводникъ.

2) Отъ с. Арчевани, черезъ с. Шуа, на хребетъ Ляжи. Это торная тропа, по которой происходитъ періодическое передвиженіе кочевниковъ. Необходимъ проводникъ

3) Отъ с. Путасара на сс. Ваго, Сіакю, на гору Улясы, мѣстность Гумашинъ, мѣстность Бій (близъ горы Хизиласа), а оттуда на гору Нордасихъ въ Персію. Это торная, вьючная тропа.

Въ крайности можно пройти безъ проводника.

4) Отъ с. Синидой (правильно—Сифидаръ) черезъ хребетъ Барзаву, на мѣстность Піабилилъ, на Шумшопурго; по сѣверному склону горы Ангеловибандъ, на хребетъ Кыржасигибандъ, по хребту Тевилебандъ, минуя с. Когой (оставляя его внизу), въ обходъ горы Нюдусъ-Калеси съ сѣверной ея стороны, на мѣстность Нордасихъ. Этою дорогою, нынѣ заброшенною, проходили, по преданію, русскія войска съ артиллеріею изъ Ленкорани въ Ардабиль, во времена Ермолова, почему она и носила названіе «Ермоловской». Дорога проходила по возвышенной, вполнѣ сухой мѣстности и если-бы по этому направленію проложить шоссе, то оно будетъ единственное въ этомъ краѣ направленіе, обезпеченное отъ размывокъ водою, за исключеніемъ, впрочемъ, трехъ переваловъ: черезъ Шумшопурго, Когоя и Нюдусъ-Калеси. Розыскать эту дорогу можно, но съ трудомъ. Ея направленіе извѣстно присяжному повѣренному барону Тизенгаузену, въ Ленкорани и жителю с. Кагоя, дряхлому старику Рустамъ-бекъ-Верди-оглу.

Небольшой участокъ этого пути, а именно отъ Нюдусъ-Калеси черезъ Нордасихъ къ границѣ, пройденъ Штабсъ-Капитаномъ Кузьминымъ-Караваевымъ и представляетъ, по его донесенію, торную вьючную тропу, по которой ходитъ секретъ отъ Османгенскаго поста.

5) Отъ с. Танговань, по мѣстности Сыгначала, на Давора-дабы, черезъ мѣстность Вера въ Мистань. Эта вьючная дорога носитъ названіе «Верійской».

Примѣчаніе. Всѣ перечисленныя дороги записаны мною со словъ барона Б. Л. Тизенгаузена, бывшаго многолѣтняго управляющаго Талышинскимъ имѣніемъ, находящимся въ этой мѣстности. Баронъ Тизенгаузенъ, за благонадежность коего можетъ ручаться Командиръ Ейскаго полка, Полковникъ Жуковъ, вызвался самъ доставить подробныя рекогносцировки этихъ дорогъ, если ему будутъ высланы, черезъ Полковника Жукова, верстовыя карты этого раіона.

Генеральнаго Штаба, Полковникъ *Суботичъ.*

Декабрь 1890 г.
Тифлисъ.

№ 2 (Лит. б). *Полев. поѣздка 1890 г.*

I. группа

Полковникъ Суботичъ.

КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ

О ДОРОГѢ АРКЕВАНЪ—НИКОЛАЕВСКОЕ.

Отъ с. Аркеванъ дорога идетъ на сс. Масалы, Дадва и Верхній Гусейнъ-Аджелю. У Масалы пересѣкаетъ рѣчку Вальяжъ-чай (она-же Кызылъ-Агачка), а засимъ все время идетъ вдоль лѣваго ея берега.

Разстояніе отъ Аркевани до Николаевскаго—12 верстъ.

Дорога вся колесная, грунтовая. Пролегаетъ по мѣстности совершенно ровной, открытой, но пересѣченной рѣчкою Вальяжъ-чай, текущей въ обрывистыхъ, глинистыхъ берегахъ. Вдоль селенія Масалы рѣчка течетъ нѣсколькими рукавами, съ множествомъ оросительныхъ и водоотводныхъ канавъ, проходимыхъ въ бродъ, но затрудняющихъ поперечное движеніе. Въ Николаевскомъ имѣется деревянный мостъ на сваяхъ, на почтовой дорогѣ Пришибинское—Ленкорань.

Число дымовъ въ попутныхъ селеніяхъ: Аркеванъ—183; Косякюль—20; Масалы—86; Дадва—52; Гусеинъ-Аджелю—144; Николаевское—135.

Группа селеній: Аркеванъ-Масалы носитъ названіе «Талышъ-базаръ».

Жители Николаевскаго селенія—молокане; прочихъ - татары.

Бивачныхъ мѣстъ по Вальяжъ-чаю много. Село Николаевское удобно для квартированія войскъ.

На верстовой и пятиверстной картахъ дорога нанесена вѣрно.

Генеральнаго Штаба, Полковникъ *Суботичъ.*

Декабрь 1890 г.
Тифлисъ.

Къ сему листъ Б. IV. верстовой карты

№ 2 (Лит. в). *Полев. поѣздка 1890 г.*

I. группа

Полковникъ Суботичъ.

РЕКОГНОСЦИРОВКА

пути отъ штабъ-квартиры ГЕКЪ-ТАПА до поста БУРАВАРСКАГО.

(БУРАВАРСКІЙ ПЕРЕВАЛЪ).

Направленіе дороги. Дорога отъ Гекъ-тапа идетъ черезъ селенія: Баджеванъ, Привольное, Чундузо, Бадамагачъ и Бураваръ—до поста Бураварскаго.

Протяженіе дороги. Общее протяженіе дороги—около 26 верстъ.

Свойства дороги. До с. Бадамагачъ (12 верстъ)—дорога колесная. Далѣе—арбяная, а войдя въ долину рѣчки Гекъ-тапа переходитъ въ вьючную. Перевалъ черезъ хребетъ у сигнала Бураварскаго (не виднаго на мѣстности), на протяженіи 2—3 верстъ, столь крутой, что всадники спѣшиваются. Засимъ передъ с. Бураваръ дорога переходитъ постепенно вновь въ арбяную.

Мѣстность по сторонамъ дороги. Отъ Гекъ-тапа до подъема за с. Бадамагачъ, по предгорьямъ, мѣстность открытая. Засимъ начинается обширный, вѣковой, лѣсъ, покрывающій всѣ окружающія горы. У самаго с. Буравара лѣсъ оканчивается и мѣстность вновь дѣлается открытою.

Высота штабъ-квартиры Гекъ-тапа менѣе 100 футъ надъ уровнемъ моря. Высота сигнала Бураварскаго 5242 фута. Перевалъ лежитъ лишь на нѣсколько сотъ футъ ниже сигнала.

Трудныя мѣста по дорогѣ. Мѣста, могущія представить особенныя затрудненія при движеніи—слѣдующія:

1) За с. Бадамагачъ—ветхій деревянный мостъ черезъ ручей, протекающій въ глубокой промоинѣ. Объѣздъ моста невозможенъ. Лѣсной матерьялъ для исправленія имѣется тутъ-же.

2) За этимъ мостомъ—крутой подъемъ.

3) Въ лѣсу—многочисленныя топкія мѣста.

4) Самый перевалъ: узкая тропа, карнизомъ, съ крутымъ подъемомъ, выбитая вьючными животными ступеньками. Мѣстами-же тропа эта представляетъ ничто иное, какъ водосточную промоину. Спускъ крутой, отчасти промоиною-же.

Хозяйственныя условія. Число дымовъ въ попутныхъ селеніяхъ, на данныхъ Закавк. Стат. комитета, слѣдующее: Баджеванъ—59; Привольное—554; Чундузо—36; Бадамагачъ—40 и Бураваръ—20.

Привольное населено суботниками, а прочія селенія татарами.

Бивачныхъ мѣстъ на участкѣ до рѣчки Гекъ-тапа много, всѣ по рѣчкамъ. Далѣе негдѣ расположиться, по тѣснотѣ.

Воды вездѣ много.

Состояніе дороги въ день рекогносцировки. Рекогносцировка произведена въ началѣ Октября, нѣсколько дней послѣ дождя. На открытыхъ участкахъ дорога уже подсохла, въ лѣсу-же была значительная грязь. По мѣстнымъ свѣдѣніямъ, потверждаемыхъ свойствомъ грунта и характеромъ дороги, участокъ отъ Бадамагача до с. Бураваръ почти непроходимъ во время распутицы.

Общее заключеніе. Въ общемъ, такъ какъ движеніе вьюковъ по этой дорогѣ довольно значительное, то вся она торная и пройти можно свободно безъ проводника.

Для сквознаго движенія полевой артиллеріи и колеснаго обоза, включая одноколки и арбы, дорога невозможна. Обращеніе ея въ арбяную потребовало-бы заблаговременныхъ работъ, неоправдываемыхъ необходимостью, тѣмъ болѣе, что нѣсколько сѣвернѣе ея есть колесная дорога, соединяющая Привольное съ постомъ Бураварскимъ, направляясь черезъ селенія Ассулу и Лакинъ (Асаткентскій перевалъ).

Легкій отрядъ изъ пѣхоты и конницы, съ вьюками (но, полагаю, безъ горной артиллеріи) можетъ пользоваться этою дорогою и въ настоящемъ ея видѣ. Въ сухую погоду отъ Гекъ-тапа до поста Бураварскаго надо считать одинъ переходъ.

Достовѣрность имѣющихся картъ.

На верстовой картѣ дорога нанесена вполнѣ вѣрно и рельефъ, мѣстности очень точенъ. На 5-ти верстной картѣ не нанесены участки Чундузо-Бадамагачъ и Бураваръ—постъ Бураварскій.

Генеральнаго Штаба, Полковникъ *Суботичъ.*

Декабрь 1890 г.
Тифлисъ.

Къ сему листъ Б. III. верстовой карты.

ОПИСАНІЕ

сухопутной нашей границы съ Персіей отъ Дэманскаго поста до к. т. 3 Астары и важнѣйшихъ путей изъ нашихъ предѣловъ въ Ардабиль, съ приложеніемъ 4-хъ маршрутовъ и маршрутныхъ съемокъ этихъ путей, рекогносцировка,—произведенная осенью 1890 года Генеральнаго Штаба Штабсъ-Капитаномъ *Кузьминымъ Караваевымъ.*

ОПИСАНІЕ

сухопутной границы нашей съ Персіей отъ поста Дэманскаго до т. з. Астары и важнѣйшихъ путей изъ нашихъ предѣловъ въ Ардабиль.

Отъ Дэманскаго поста и до сел. Зардалю, на протяженіи 80 верстъ, наша граница съ Персіей въ общемъ идетъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ, а отъ с. Зардалю и до карантинно таможенной заставы Астары, на протяженіи 22 вер. почти съ запада на востокъ (точнѣе съ юго-зап.-запада на сѣверо-востоко-востокъ.)

Отъ заставы Астары, расположенной на берегу Каспійскаго моря, у впаденія въ него рѣки Астары, граница идетъ вверхъ по этой рѣкѣ и одной изъ составляющихъ ее рѣчекъ—рѣчкѣ Кала-кяшъ, а затѣмъ по водораздѣлу бассейновъ рѣки Кара-су и рѣчекъ, перерѣзывающихъ Ленкоранскій уѣздъ въ направленіи съ юго-запада на сѣверо-востокъ и несущихъ свои воды непосредственно въ Каспійское море. Водораздѣлъ этотъ составляютъ Талышинскія горы. Главный *) хребетъ этихъ горъ (въ предѣлахъ, которые обнимаетъ описываемая часть нашей границы) на сѣверѣ, между вершиной Хача-юртъ и постомъ Савашъ-Гюдюжинскимъ, тянется съ сѣвера на югъ, далѣе до Моныдыге съ запада на востокъ, лишь слегка уклоняясь къ югу, отъ селенія же Моныдыге онъ поворачиваетъ на югъ, а затѣмъ на юго-востокъ. Близъ сел. Моныдыге чрезъ хребетъ по узкой скалистой щели прорывается рѣчка Кенджова-арю. Что въ указанныхъ выше направленіяхъ тянется не два хребта, а одинъ лишь, прорванный водами Амбурдаринской, Кпльвязской, Мистанской, и др. котловинъ, стокомъ которыхъ служитъ рѣчка Кенджова-арю, то объ этомъ свидѣтельствуетъ вполнѣ однородный характеръ хребтовъ, подходящихъ справа и слѣва къ р. Кенджова-арю, обрывистость склоновъ и малая ширина щели, да и направленіе хребтовъ совершенно одно и тоже, такъ что одинъ служитъ продолженіемъ другого

Главный хребетъ, имѣя среднюю высоту достигающую семи **) слишкомъ тысячъ футъ, на всемъ своемъ протяженіи служитъ гранью между мѣстностями обильными атмосферными осадками и страдающими недостаткомъ ихъ: къ востоку отъ него мѣстность почти сплошь покрыта лѣсами, ***) къ западу же отъ него нѣтъ ни одного деревца, лишь около селеній встрѣчаются фруктовые сады. Вліяніе, оказываемое хребтомъ на количество атмосферныхъ осадковъ, выпадающихъ по ту и другую его стороны, отразилось и на характерѣ селеній: къ востоку отъ него, гдѣ дожди часты и лѣсу много, у хижинъ селеній крыши двускатныя, сами онѣ бревенчатыя, вслѣдствіе того, что приходится пользоваться каждой маленькой полянкой,—селенія малы и хижины, ихъ составляющія, разбросаны иногда на протяженіи одной — двухъ верстъ; сдѣлавъ же всего 4—5

---

*) Высочайшій.

**) Хача-юртъ . . . . . 1038с Вер. у с. Анзоли . 917с
Вершина у поворота на сѣверъ 1016с Бармаксаръ . . . 1003с
Шипунъ келекъ . . . . . 1126с Дыздысыхъ . . . 1098с
Османгенъ . . . 1099с
Мараюртъ . . . . . 1175с Кызъ юрды . . . 1147с
Кюмюръ кей . . . . . 1175с Вомабынъ 1105с
Пашагалъ . . . . . 1156с Диваши 952с
Вер. у Кенд.-арю . . . . . 700с Шанданъ-кели . . 857с

15464 / 15 = 1030 саж. = 7210 фут.

***) Отъ Дэманскаго поста и до Османгенскаго въ части, ближайшей къ хребту, лѣса, сильно уже вырублены; остатками являются уцѣлѣвшія небольшія рощи, пни, кустарникъ и отдѣльныя между нимъ деревья.

верстъ, переваливъ чрезъ хребетъ, мы встрѣчаемъ уже глиняныя сакли, съ глиняными же плоскими крышами, тѣсно, почти вплотную другъ къ другу, поставленныя, причемъ въ каждомъ почти можно ихъ насчитать нѣсколько десятковъ.

Сѣверная часть хребта отъ поста Совашскаго до Кенджова-арю составляетъ какъ бы продолженіе хребта Кара-дага, съ которымъ она входитъ въ связь посредствомъ своихъ западныхъ отроговъ и хребта Салаватъ. Отъ ущелья рѣки Кенджова-арю хребетъ, въ видѣ узкаго скалистаго разорваннаго гребня, съ крутыми, почти отвѣсными южными скатами и болѣе пологими сѣверными, тянется, постепенно повышаясь, въ сѣверо-западномъ направленіи къ вершинѣ Пашагалъ. Отъ этой вершины скалистый гребень уже пропадаетъ, хребетъ идетъ прямо на западъ къ г. Кюмюръ-кей, все продолжая повышаться и по прежнему круто обрываясь на югъ и болѣе полого на сѣверъ. Отъ вершины Кюмюръ-кей, высшей точки Талышинскихъ горъ (8226,33 ф.) и до поворота на сѣверъ хребетъ составляетъ нашу государственную границу съ Персіей; идетъ онъ на этомъ протяженіи съ юго-востока на сѣверо-западъ. Эта часть хребта наиболѣе высокая, ей принадлежатъ высочайшія вершины Талышинскихъ горъ: вышеупомянутая Кюмюръ-кей, почти равная ей Мараюртъ (уступаетъ первой лишь на 0,07 фута) и Шпинунъ-келекъ (7992 ф.), четвертая по высотѣ (ниже первыхъ двухъ и в. Кызъ-юрды). Средняя высота его здѣсь доходитъ почти до 8 тыс. футъ (7861 ф.) Гребень хребта состоитъ изъ ряда округлыхъ вершинъ, соединенныхъ высокими сѣдловинами, круто обрывающимися къ ущельямъ, образуемымъ отрогами хребта (въ особенности къ южнымъ). Почва скатовъ хребта—смѣсь глины съ розсыпью, образовавшейся отъ вывѣтриванія горныхъ породъ; лишь на небольшомъ протяженіи, въ самой высокой части хребта, между вершинами Кюмюръ-кей и Мараюртъ, онѣ уцѣлѣли и какъ скаты (въ особенности южные) такъ и гребень хребта представляютъ голую скалу. Отъ Кюмюръ-кея до поворота на сѣверъ хребетъ составляетъ водораздѣлъ между притоками Кара-су и притоками Вальякъ-чая. Отъ поворота хребта на сѣверъ къ вершинѣ Хача-юртъ водораздѣломъ между этими рѣчками служитъ отрогъ главнаго хребта, идущій на сѣверо-западъ на встрѣчу къ хребту Агисъ-гядуги-дагу; на гребень этого отрога переходитъ и граница наша съ Персіей. Отрогъ этотъ состоитъ изъ ряда вершинъ, постепенно понижающихся съ приближеніемъ къ сѣдловинѣ, соединяющей его съ хребтомъ Агисъ-гядуги-дагомъ. Высота этой сѣдловины 5110 футъ *).

Склоны этого отрога настолько отлоги, что почти всюду допускаютъ движеніе даже на колесахъ; лишь къ ущелью р. Сейттеръ-чая они падаютъ круто и мѣстами отвѣсные склоны уцѣлѣвшихъ отъ вывѣтриванія скалъ дѣлаютъ движеніе невозможнымъ и для одиночныхъ людей. Въ остальныхъ частяхъ отрога склоны состоятъ изъ розсыпи и, какъ уже сказано, доступны для какого угодно движенія. Здѣсь изъ Персіи къ намъ ведутъ слѣдующіе пути: чрезъ сѣдловину между отрогомъ и Агисъ-гядуги-дагомъ—караванная дорога изъ Ардабиля чрезъ Лянгянъ въ Белясуваръ; **) лишь пересѣкающая нашу территоріи на протяженіе семи верстъ, а отсюда же идетъ дорога къ Дэманскому посту и далѣе ущельемъ р. Вальякъ-чая къ с. Орагеранъ; до Дэманскаго поста дорога

*) На этомъ перевалѣ на персидской территоріи у караваннаго пути расположенъ постъ пограничной персидской стражи: квадратное кирпичное зданіе, бокъ его=30 с; наверху зубчатыя бойницы и сторожевая башня. Занятъ постъ 10 стражниками Нампнскаго хана; вооружены они скорострѣльными ружьями и кривыми полусаблями.

**) Часть этой дороги отъ сѣдловины до с. Разей описана въ маршрутѣ № 4 и маршрутная съемка при семъ представляется.

эта колесная, далѣе же вьючная. Нѣсколько выше (южнѣе), близъ отдѣленія отрога отъ главнаго хребта, его пересѣкаютъ: вьючная дорога (почти на всемъ протяженіи годная для колеснаго движенія; (см. карту) изъ с. Сейттеръ къ п. Дэманскому и изъ того же селенія въ Орагеранъ. Къ этому послѣднему селенію сходятся и вьючныя тропы, идущія изъ Персіи и пересѣкающія границу уже по переходѣ ея съ гребня вышеописаннаго отрога на гребень главнаго хребта, а именно: изъ с. Сейттеръ чрезъ п. Савашъ Гюдюжинскій и изъ с. Халыралю по отрогу г. Шинунъ-келекъ; отъ этой послѣдней тропы отдѣляется уже въ нашихъ же предѣлахъ вьючная же дорога въ с. Аларъ. Наконецъ, между г. Кюмюръ-кей и Чертовыми воротами (узкій проходъ между двумя скалами, чрезъ который проходитъ патрульная дорога на сѣдловинѣ передъ подъемомъ съ юга на Мараюртъ) границу пересѣкаетъ вьючный путь въ то же селеніе Аларъ изъ с. Кярамшахлы. Вдоль границы идутъ: вьючный путь изъ с. Сейттеръ на перевалъ, гдѣ онъ выходитъ на караванную дорогу, и отъ п. Савашъ Гюдюжинскаго до Карабахъ-юрдинскаго (у Кюмюръ-кея) патрульная дорога.

Первый путь отъ с. Сейттеръ и до подъема изъ ущелья р. Сейттеръ чая т. е. на протяженіи около 2-хъ верстъ, допускаетъ лишь вьючное движеніе, ширина его здѣсь колеблется отъ 4 и до 1 шага, грунтъ сначала хрящеватый, а затѣмъ – голая скала (отъ развалинъ деревни см. карту). По подъемѣ изъ ущелья дорога упирается до 4—10 шаговъ, такъ что дѣлается возможнымъ и колесное движеніе: грунтъ—хрящеватый. Черезъ $3^1/_2$ версты она выходитъ на караванный путь въ Белясуваръ.

Патрульная дорога отъ Савашъ-Гюдюжинскаго поста спускается къ руслу одного изъ истоковъ Табитъ-танди-чая, затѣмъ круто подымается на гребень главнаго хребта; ширина его здѣсь 1—2 шага, грунтъ сначала глинистый, а затѣмъ хрящеватый. По подъемѣ на гребень главнаго хребта патрульную дорогу пересѣкаетъ вьючная тропа изъ с. Сейттеръ (персидское сел. 50 двор. маг. шіит. т.) въ лѣсъ. Далѣе дорога идетъ сначала по пограничной чертѣ, отлого подымаясь на вершину, что западнѣе горы Шинунъ-келекъ, пересѣкаетъ вьючную тропу изъ с. Бертъ-чая въ лѣсъ, огибаетъ съ юга вышеупомянутую вершину и выходитъ на сѣдловину между двумя вершинами горы Шинунъ-келекъ, къ насыпанному изъ камней кургану. Ширина дороги здѣсь колеблется отъ 1 до 4 шаговъ; грунтъ хрящеватый, мѣстами каменистый. Съ сѣдловины дорога полого, а затѣмъ круто, спускается къ п. Мароюрдинскому, расположенному на сѣдловинѣ, соединяющей. Шинунъ-келекъ и Мараюртъ. Отъ Мароюрдинскаго поста дорога идетъ вдоль сѣверныхъ каменистыхъ склоновъ г. Мароюртъ, ширина ея здѣсь $1^1/_2$ шага; затѣмъ поднимается на сѣдловину между Мароюртомъ и Кюмюръ-кеемъ, гдѣ проходитъ между двумя скалами. Образуемыя ими ворота ея зовутъ у казаковъ подъ именемъ «Чертовыхъ воротъ». По сѣверному глинисто-песчаному склону Кюмюръ-кея дорога поднимается на сѣдловину между главной (высочайшей) и западной вершинами горы, проходитъ по ней, а затѣмъ спускается къ Карабахъ-юрдинскому посту. Ширина дороги 1—3 шага.

Отъ вершины Кюмюръ-кей далѣе къ югу граница оставляетъ гребень главнаго хребта и снова переходитъ на его отроги. Отъ Кюмюръ-кея отдѣляется къ югу узкая, съ крутыми восточными и сѣверными склонами, вѣтвь, описывающая дугу выпуклую къ юго-западу. Отъ вершины же того же главнаго хребта Османгенъ отдѣляется вѣтвь къ западу, круто обрывающаяся къ югу. Вѣтвь эта тоже описываетъ дугу, но болѣе пологую и обращенную выпуклостью къ югу.

Какъ кюмюркейская, такъ и османгенская вѣтви, по мѣрѣ удаленія отъ главнаго хребта, постепенно понижаются, около с. Кильвязь онѣ близко подходятъ другъ къ другу; въ непосредственную же связь входятъ нѣсколько южнѣе, а именно: отъ вершины Караулъ-хана первой вѣтви отдѣляется рядъ скорѣе холмовъ, чѣмъ горъ, идущій на югъ къ посту Кильвязскому и здѣсь соединяющійся съ такими же холмами, идущими отъ Османгенской вѣтви. Около Кильвязскаго поста высота ихъ $5^1/_2$ т. ф., надъ Кильвязской же котловиной они возвышаются лишь на 300 футъ. Описанный полукругъ вѣтвей главнаго хребта, выпуклый къ юго-западу, вмѣстѣ съ таковымъ же, образуемымъ самимъ главнымъ хребтомъ, обращеннымъ на сѣверо-востокъ, образуютъ обширную (поперечникъ 10 верстъ) котловину, нисшія точки *) которой лежатъ на высотѣ около 4 т. футъ. Котловина эта совершенно лишена растительности. Многочисленными, скалистыми и безлѣсными же, отрогами главнаго хребта она разбивается на нѣсколько меньшихъ котловинъ, расположенныхъ ярусами, понижающимися къ сѣверо-востоку. **) Соединяются эти ярусы между собой ущельями ручьевъ—стоковъ водъ котловинъ, общимъ же стокомъ всѣхъ ихъ является рѣчка Кенджова-арю, прорывающая главный хребетъ и несущая воды всей котловины въ Каспійское море. Цѣпь горъ и холмовъ, тянующаяся отъ Кюмюръ-кея къ Османгену, служитъ такимъ образомъ водораздѣломъ между р. Кенджова-арю и притоками р. Карасу-су-стока водъ другой значительно обширнѣйшей котловины—Ардабильской. По гребню этого водораздѣла и идетъ наша граница съ Персіей.

Горная вѣтвь, идущая отъ Кюмюръ кея на югъ, до поста Коштурбискаго, представляетъ рядъ небольшихъ, растянутыхъ съ сѣвера на югъ, вершинъ, постепенно понижающихся къ югу.

Къ востоку эта вѣтвь обрывается круто, къ западу-же болѣе полого; такъ, что съ персидской стороны можно повсюду подняться на гребень хребта верхомъ, спуститься же въ наши предѣлы невездѣ возможно.

Отъ Коштурбинскаго поста и до горы Караулъ-хана вѣтвь представляетъ рядъ высокихъ вершинъ, опять таки съ болѣе крутыми скатами въ нашу сторону и болѣе пологими въ персидскую. Эти двѣ части Кюмюръкейской вѣтви, близъ п. Коштурбинскаго, соединены низкой и широкой сѣдловиной, составляющей какъ бы естественныя ворота изъ нашихъ предѣловъ въ Персидскія. Чрезъ сѣдловину эту проходитъ вьючная дорога (годная и для колеснаго движенія) изъ с. Ахъ-Булахъ въ с. Хаджидой и далѣе Касмальянъ. Сѣвернѣе границу пересѣкаетъ лишь одна вьючная тропа изъ с. Мюръ Гусейнъ-оглу въ тоже с. Ходжадой; южнѣе—тоже одна изъ с. Ахъ-Вулахъ въ Насоръ-абадъ и далѣе въ Касмальянъ.

Отъ г. Караулъ-хана и до с. Вер.-Гядюкъ граница идетъ по гребню ряда холмовъ; переѣзды чрезъ границу на этомъ протяженіи (7 верстъ) возможны всюду даже на колесахъ; пути-же, пересѣкающіе здѣсь границу, слѣдующіе: изъ с. Ахъ-Булахъ въ с. Таблагой и Касмальянъ, изъ с. Ходжа-Булахъ въ Кильвязъ и Говдару и далѣе въ Касмальянъ, изъ с. Деликли-дашъ въ Кильвязъ и Касмальянъ и изъ с.с. Пиличай чрезъ с. В.-Гядюкъ и Говдара въ Касмальянъ.

Близъ с. Вер.-Гядюкъ граница подымается на гребень османгенской вѣтви

---

*) Наименьшая отмѣтка имѣется у с. Каласаръ 629°.

**) Верхній $5^1/_2$—5 т. ф.—котлов. Геледаринск., Ходжабойс., Таблогойс., Говдарин., Мистопская.
Средній 5 —$4^1/_2$ т. ф.— — Лялегерон., Амбурдор., Кильв., Холебин
Нисшій —4 слиш. т ф.— котлов. Касмольянская.

главнаго хребта. Сѣверные (въ нашу сторону) склоны этой вѣтви круто обрываются къ р. Мижори-чай, южные же чрезвычайно полого спускаются къ болѣе высокой и болѣе удаленной отъ гребня вѣтви долинѣ р. Пили-чая.

Вслѣдствіе этого, изъ селеній, тянущихся длинной зеленой лентой вдоль береговъ р. Пили-чая (получившихъ отъ нее общее названіе Пили-чай) поднимаются къ границѣ 4 дороги; спускаются же къ намъ лишь двѣ: въ сел. Говдора и въ с. Мистанъ.

Вдоль всей вышеописанной части нашей границы отъ г. Кюмюръ-кей и до Османгена идетъ патрульная дорога.

Отъ Карабахъ-юрдинскаго поста она спускается на сѣдловину къ истокамъ Гюлюндъ-чая и Имдаря-чая. Здѣсь отъ нея отходятъ вьючныя тропы влѣво въ с. Геледаря и вправо тропа, сокращающая путь. Съ сѣдловины дорога полого подымается на гребень хребта и идетъ по нему почти по пограничной чертѣ. Ширина ея здѣсь 4—3 шага; грунтъ хрящеватый. Въ 4 хъ верстахъ отъ Карабахъ-юрдинскаго поста отъ патрульной дороги влѣво (на ю.-в.) отдѣляется вьючная тропа въ с. Кишлагъ. Патрульная же дорога здѣсь вступаетъ на узкую скалистую сѣдловину; ширина ея уменьшается до 2—1 шага. Черезъ двѣ версты ее пересѣкаетъ вьючная тропа изъ с. Мюръ-Гусейнъ-лу въ Кишлагъ. Пройдя еще около версты, между скалъ, дорога пересѣкаетъ скалистую черную группу, тянущуюся отъ с. Мюръ-Гусейнъ лу къ с. Хаджадой, а затѣмъ круто спускается по разсыпи къ Коштурбинскому посту. Шириной 1—2 шага до подъема на сѣдловину, по которой проходитъ дорога изъ Ахъ-Булахъ въ Насыръ-обидъ, начиная отъ этой сѣдловины и до Кильвязскаго поста (7 1/2 в.) патрульная дорога уширяется до 3—6 шаговъ и дѣлается вполнѣ удобной и для колеснаго движенія; лишь длинный (1/2 версты) спускъ съ г. Караулъ хана слишкомъ для него крутъ. Дорога здѣсь идетъ почти все время по пограничной чертѣ, грунтъ хрящеватый. Отъ Кильвязскаго поста и до подъема на Османгенскую вѣтвь (5 верстъ) патрульная дорога идетъ не по пограничной чертѣ, а въ нашихъ предѣлахъ, ушельемъ гядюкинскаго ручья. Сначала она полого поднимается по его хрящеватому южному скату мимо с.с. Нпж. и Вер. Гядюкъ; отъ послѣдняго подъема дѣлается круче, а грунтъ скалистымъ, вправо отдѣляются три пути въ селенія Пили-чай. Поднявшись на Османгенскую вѣтвь главнаго хребта, патрульная дорога уширяется и снова дѣлается удобной и для колеснаго движенія: идетъ она здѣсь по пограничной чертѣ. Черезъ 2 1/2 версты ее пересѣкаетъ дорога изъ Пили-чая къ Османгенскому посту, *) патрульная же дорога съуживается до 1—1/2 шага, грунтъ становится скалистымъ; продолжая итти по пограничной чертѣ, она круто подымается къ скалистой вершинѣ главнаго хребта—Османгенъ, отвѣсно обрывающейся въ Мистанскую котловину.

У г. Османгенъ граница снова переходитъ на гребень главнаго хребта Талышинскихъ горъ, которымъ и идетъ до верховьевъ р. Кала-кяшъ т. е. на протяженіи 25 1/2 верстъ. На всемъ этомъ протяженіи хребетъ служитъ водораздѣломъ между притоками р. Кара-су и рѣками Ленкорань-чай, Тангарю и Астара-чай.

Въ общемъ направленіе хребта, а слѣдовательно и границы, на этомъ участкѣ юго-восточное. Пройдя отъ г. Османгенъ въ восточномъ направленіи лишь около двухъ верстъ, хребетъ круто поворачиваетъ на югъ и тянется въ этомъ направленіи до вершины Вомабынъ, затѣмъ, повернувъ снова на востокъ

*) Спускъ къ нему скалистъ и чрезвычайно крутъ.

и пройдя около двухъ верстъ, направляется на юго-востокъ. Средняя высота хребта почти 7½ т. ф. Съ удаленіемъ на югъ (начиная отъ в. Кызъ-юрды, лежащей всего лишь въ 2 в. отъ Османгена, начала разсматриваемаго участка) хребетъ постепенно понижается, сѣдловины же, соединяющія вершины хребта, понижаются еще быстрѣе, такъ что разность высотъ вершинъ и сѣдловинъ дѣлается все значительнѣе и значительнѣе: вершины выдѣляются рѣзче, а перевалы чрезъ хребетъ становятся ниже. Какъ уже сказано, обладая большой высотой, главный Талышинскій хребетъ сильно задерживаетъ испаренія, подымающіяся изъ Каспійскаго моря, почему и служитъ рѣзкою гранью между мѣстностями обильно орошенными, а потому и покрытыми роскошной растительностью, и бѣдно орошенными, а потому и безлѣсными. Это свойство хребта въ особенности рѣзко проявляется на разсматриваемой части границы, гдѣ рѣдкое населеніе не успѣло уничтожить лѣсовъ въ той мѣрѣ, какъ на сѣверѣ. *) Вѣтви, отдѣляемыя хребтомъ на востокъ и на западъ, близъ главнаго хребта, быстро (особенно восточныя) понижаются, такъ что съ гребня хребта открывается въ обѣ стороны обширный кругозоръ: на востокѣ виднѣется широкая полоса сплошь покрытая лѣсомъ, сначала волнистая отъ идущихъ къ морю горныхъ хребтовъ; затѣмъ ровная; а за нею растилается голубая поверхность моря. На западѣ же все голо и желто, лишь изрѣдка виднѣются сады селеній, зелеными пятнами выдѣляющіеся на желтомъ фонѣ. Съ приближеніемъ къ югу къ г. Шанданталаси, болѣе низкія (какъ выше упомянуто) сѣдловины пропускаютъ влагу, а вмѣстѣ съ тѣмъ и растительность на западный склонъ хребта; такъ она встрѣчается на немъ у перевала изъ Сыма въ Намынъ, на Акмечетскомъ перевалѣ.

На востокъ отъ главнаго хребта отдѣляются три длинныя (до 30 верстъ) вѣтви, служащія водораздѣлами между рѣчками Лаокору и Вашару, Вашару и Тангяру и Тангярю и Астарой. Всѣ онѣ идутъ съ юго-запада на сѣверо-востокъ и, не дойдя до берега моря, круто обрываются, оставляя вдоль него узкую (шириною 5 верстъ) низменную полосу, такъ же какъ и онѣ сами покрытую лѣсами, которые лишь у самаго берега моря смѣняются камышемъ и колючимъ кустарникомъ, а около селеній садами и рисовыми чалтыками. Населена эта низменная полоса довольно густо, при чемъ населеніе группируется въ три ленты, пересѣкающія поперекъ эту полосу: вдоль Ленкорань-чая, вдоль Тангярю и вдоль Астары. Быстро падая непосредственно около главнаго хребта, съ удаленіемъ отъ него хотя высота восточныхъ вѣтвей и продолжаетъ уменьшаться, но болѣе постепенно и у приморской равнины они не переходятъ въ холмы, а довольно круто къ ней падаютъ. Описываемыя вѣтви отдѣляютъ отъ себя множество отроговъ, между которыми въ узкихъ, глубокихъ и лѣсистыхъ ущельяхъ текутъ многочисленные притоки рѣкъ Ленкорань-чая, Тангярю и Астары. Вѣтви эти, вмѣстѣ съ своими отрогами, заполняютъ все пространство между приморской равниной и

*) Впрочемъ въ настоящее время лѣса здѣсь, несмотря на рѣдкость населенія, быстро уничтожаются, въ особенности въ части ближайшей къ границѣ. жителями ближайшихъ большихъ *персидскихъ* селеній: Намынъ, Мизраны, Миноваръ и проч. Истребленію лѣсовъ здѣсь никто не препятствуетъ, такъ какъ между постами Османгенскимъ и Кажбинскимъ. на протяженіи около 50 верстъ, граница наша вполнѣ открыта; лишь временами упомянутые посты высылаютъ секреты къ г. Мордасихъ и къ Черному мосту, за 15 верстъ, причемъ объѣзду Кажбинскаго поста приходится пользоваться лишь пѣшеходной тропой и отлучаться съ поста каждый разъ на 5—6 дней. Между тѣмъ чрезъ описываемый участокъ границы идутъ кратчайшія тропы изъ Ардабиля въ Ленкорань, нисколько не уступающія качествомъ проходящимъ сѣвернѣе (см. стр. 20-ю, выноску).

пограничной чертой. Сплошь покрытое лѣсами оно слабо населено; полукочевое его населеніе исповѣдуетъ магометанскую религію *суннитскаго* толка.

Къ западу хребетъ падаетъ къ высокой (4 т. ф.) Ардабильской котловинѣ, вслѣдствіе чего его западные отроги хотя и многочисленны, но коротки, пологи, съ мягкими расплывчатыми очертаніями и раздѣлены лишь неглубокими лощинами, по которымъ текутъ маловодныя рѣчки и ручьи,—притоки рѣки Кара-су—стока всей Ардабильской котловины.

На этомъ участкѣ границу пересѣкаютъ: между г. Кызъ-юрды (третьяго по высотѣ 8029 ф.) и Хизиласа, два вьючныхъ пути изъ с. с. Пили-чай и два таковыхъ же изъ с. Амбаранъ въ с. Тули, гдѣ они соединяются въ одну тропу, идущую въ ущелье Лаокару-чая, а затѣмъ Ленкорань-чая. Южнѣе, по гребню водораздѣла Лаокару и Варшару идетъ вьючный путь изъ Амборана въ долину Варшару, выходящій затѣмъ у г. Балабуръ въ ущелье опять таки Ленкорань-чая; такъ что всѣ вышеуказанные пути сходятся въ одинъ у г. Балабуръ, запирающей ущелье р. Ленкорань-чая. Отъ пути, идущаго по водораздѣлу рѣчекъ Лаокару и Варшару, у границы отдѣляется вьючный путь, идущій мимо г. Отоша—сухоповятъ, затѣмъ ущельемъ Варшару и выходящій у с. Сіакю на приморскую равнину (южнѣе Ленкорани). Нѣсколько еще южнѣе границу пересѣкаетъ вьючный путь изъ с. Мизраны, соединяющійся съ предъидущимъ. Наконецъ, около горы Дивами границу пересѣкаютъ два вьючныхъ пути изъ с. Мизраны и с. Миноваръ, а нѣсколько южнѣе изъ с. Намика; всѣ три сходятся въ ущельѣ рѣки Тангярю у моста Кара-керпи. *)

Вдоль границы на этомъ ея участкѣ, до перевала изъ Сыма въ Намнинъ, все время по гребнямъ сѣдловинъ, огибая вершины то съ нашей, то съ персидской стороны, идетъ вьючная тропа. Сѣдловины и склоны вершинъ, по которымъ она идетъ, изобилуютъ родниками и покрыты сочной травой, привлекающей лѣтомъ многочисленныхъ кочевниковъ. Кромѣ этой тропы, вдоль границы въ нашихъ предѣлахъ идетъ частью вьючная, частью пѣшеходная тропа чрезъ селенія Джони, Тули, Торады, Палякяшъ (м. Кара-керпи) и Шуа; а въ персидскихъ—дорога, почти вездѣ годная для колеснаго движенія, изъ с Делекли-дашь, Пили-чай, Амбаранъ, Намнинъ и Люля-керанъ **)

Близъ вершины Шандаиъ-каласи граница наша оставляетъ гребень Талышинскаго хребта и на протяженіи 32 верстъ идетъ сначала по одному изъ истоковъ, а затѣмъ и по самой рѣкѣ Астарѣ. Рѣчка Калакяшъ и, до поста Кажбинскаго, Астара, текутъ въ узкихъ лѣсистыхъ ущельяхъ, образуемыхъ восточными отрогами Талышинскаго хребта. Отроги эти имѣютъ крутые, почти отвѣсные, склоны; скалистое ядро ихъ покрыто слоемъ глины, на которой и растетъ покрывающій ихъ дѣвственный лѣсъ; многочисленные же ручьи и рѣчки, притоки Астары, и она сама текутъ по скалистому ложу, усѣянному камнями и осколками скалъ. Скорость теченія Астары чрезвычайно различна: мѣстами она 8 и болѣе футъ въ секунду, мѣстами не достигаетъ и одного. Глубина ея быстро мѣняется: въ обыкновенную воду ее можно переѣхать почти повсюду въ бродъ, но стоитъ пойти дождю и всѣ броды закрываются. Мостъ имѣется лишь одинъ, близъ впаденія въ Астару рѣчки Мышинъ, при переходѣ черводарской

*) Почему расположеніемъ здѣсь поста могли бы вполнѣ быть уничтожены неудобства въ отправленіи кордонной службы, указанныя на страницѣ 18 и 17 и былъ бы заполненъ промежутокъ между постами Османгенскимъ и Кажбинскимъ.

**) Часть этого пути описана въ книгѣ к. Артамонова «Адербейджанъ» на стр. 172—179.

дороги изъ Ардабиля въ з. Астару съ нашего берега на персидскій. Называется онъ Ходжадабутъ керпи; состоитъ изъ 4 старыхъ каменныхъ устоевъ, уцѣлѣвшихъ отъ нѣкогда бывшаго здѣсь каменнаго моста, между которыми перекинуты деревянные брусья, съ набитыми на нихъ поперечными брусками, какъ на пароходныхъ сходняхъ. Ширина моста 2 шага. Но не затруднительность переправы черезъ Астару и отсутствіе мостовъ дѣлаютъ невозможнымъ на этомъ протяженіи вторженіе изъ персидскихъ предѣловъ въ наши или обратно, а крутые, почти отвѣсные, покрытые чащей дуба, мимозы, самшитовой пальмы, фиговыхъ деревьевъ и тополя, склоны ущелья, почему на всемъ этомъ 19 верстномъ протяженіи не встрѣчается ни одной даже пѣшеходной тропы, пересѣкающей границу. Вдоль же нея тянутся два вьючныхъ пути: одинъ по гребню горнаго хребта, идущаго отъ г. Шандань каласи къ Кажбинскому посту, другой черезъ с. Богчанъ, Зардалю и затѣмъ вдоль склоновъ ущелья Астара-чая, на этотъ послѣдній путь выходитъ у сліянія р. Кала-кяшъ и Акъ-мечеть-чая и черводарскій путь изъ Ардабиля въ там. заст. Астару; путь этотъ описанъ въ прилагаемомъ маршрутѣ за № 3. За Кажбинскимъ постомъ ущелье Астары расширяется, въ нее впадаетъ съ нашей стороны р. Истису; затѣмъ рѣку снова стискиваютъ подходящія съ обѣихъ сторонъ горы, но уже лишь на протяженіи полуверсты, пройдя которую рѣка выходитъ на приморскую равнину. Здѣсь вдоль нея тянется до самаго моря сплошной почти рядъ селеній, окруженныхъ садами и чалтыками, теченіе рѣки дѣлается болѣе спокойнымъ, а броды чрезъ нее менѣе каменисты. На этомъ участкѣ (13 верстъ) границу пересѣкаютъ дороги, по которымъ возможно было бы и колесное движеніе, если бы не каменистость и непостоянство бродовъ, у с. Алаша-кяндъ, Муганны, Рудакянарутъ и у там. заст. Астары. Вдоль границы идетъ тотъ же караванный путь изъ Ардабиля въ Астару, переходящій здѣсь 12 разъ съ одного берега рѣки на другой.

Описанная часть границы нашей съ Персіей составляетъ окраину южной части Ленкоранскаго уѣзда. Уѣздъ этотъ, растянутый съ сѣвера на югъ, на протяженіи болѣе 100 верстъ клиномъ (шириной на сѣверѣ 50, а на югѣ 20 верстъ) вдается между Каспійскимъ моремъ и сѣверной, пограничной съ нами и наиболѣе важной персидской провинціей Адербейджаномъ. Вдаваясь въ предѣлы Персіи болѣе чѣмъ на 5 переходовъ, Ленкоранскій уѣздъ могъ бы, при наступательномъ образѣ дѣйствій съ нашей стороны въ случаѣ столкновенія съ Персіей, сократить наше наступленіе на это число переходовъ и избавить отъ переваловъ черезъ параллельные нашей границѣ (по р. Араксу) хребты Адербейджана. Къ сожалѣнію, выгоды вдающагося положенія уѣзда сильно умаляются тѣмъ, что важнѣйшій пунктъ Адербейджана и его жизненный центръ—Тавризъ удаленъ на 200 верстъ, такъ что движеніе къ нему изъ Ленкоранскаго уѣзда не сократитъ, а удлиннитъ нашу операціонную линію и удлиннитъ на 80 верстъ. Что же касается возможности обхода Адербейджанскихъ хребтовъ при движеніи изъ Ленкоранскаго уѣзда то и это хотя и справедливо, но лишь относительно Карадага, на протяженіи отъ р. Кара-су и до нашей границы не представляющаго рѣзко выраженнаго хребта, а слѣдовательно и трудностей для перехода: слѣдующій же хребетъ, обходимый этимъ движеніемъ, Савеланскій, не доходитъ до Талышинскихъ горъ. Сводясь къ нулю при операціяхъ противъ Тавриза, вышеуказанное значеніе Ленкоранскаго уѣзда пріобрѣтаетъ силу, въ случаѣ будетъ признано нужнымъ, въ видахъ болѣе прочнаго занятія края, овладѣть Ардабилемъ, городомъ важнымъ для шіитовъ въ религіозномъ отношеніи, какъ мѣсто, гдѣ покоится прахъ Святаго Шейха Сефи и Измаила-шаха.

Изъ путей, ведущихъ изъ Ленкоранскаго уѣзда въ Ардабиль, мною пройдены: 1) путь изъ Ленкорани черезъ Кильвязъ, 2) изъ Ленкорани-же черезъ Наминъ, 3) изъ Астары черезъ с. Акъ-мечеть и 4) часть пути изъ Белясувара черезъ с. Разей. Изъ прилагаемыхъ при семъ маршрутовъ этихъ путей можно составить слѣдующую таблицу:

Пункты, черезъ которые идетъ путь.	Длина пути въ верстахъ.	Число верстъ, на которомъ возможно движеніе.		Длина пути въ часахъ.
		Колесное.	Вьючное.	
1) Ленкорань-Наминъ-Ардебиль .	91	60	31	18½
2) Ленкорань-Кильвязь-Ардабиль .	102	54	48	25
3) Астара-Акъ-мечеть-Ардабиль .	61	31	30	12½

Сплошнаго колеснаго пути изъ Ленкоранскаго уѣзда въ Ардабиль нѣтъ; наиболѣе же короткій путь изъ Ленкорани и наименѣе требующій разработки для обращенія его въ колесный, какъ видно изъ таблицы,—путь черезъ с. Наминъ, двѣ трети котораго уже и теперь допускаютъ колесное движеніе.

Вообще всѣ *) пути въ Ардабиль отъ нашего прикаспійскаго прибрежья идутъ сначала по приморской равнинѣ, гдѣ они допускаютъ и колесное движеніе, затѣмъ, вступая въ полосу, занятую восточными контрфорсами Талышинскаго хребта, они тянутся частью по гребню одной изъ вѣтвей хребта, частью по крутымъ склонамъ ущелій рѣчекъ. На первыхъ участкахъ отсутствіе (или малое число) крутыхъ подъемовъ и спусковъ дѣлаетъ разработку дороги чрезвычайно легкой, на вторыхъ же они представляютъ тропы, идущія по узкимъ скалистымъ или глинистымъ карнизамъ, на высотѣ мѣстами въ нѣсколько сотъ футъ, надъ шумящими внизу рѣчками. По перевалѣ черезъ Талышинскій хребетъ пути уширяются, идутъ по отлогимъ и широкимъ западнымъ контрфорсамъ хребта, а затѣмъ по равнинѣ, составляющей дно возвышенной Ардабильской котловины; въ сухое время года, здѣсь колесное движеніе не встрѣтитъ почти никакихъ затрудненій.

Вслѣдствіе крутизны скатовъ восточныхъ вѣтвей Талышинскаго хребта и трудности перехода черезъ узкія скалистыя и лѣсистыя ущелья, раздѣляющія ихъ и ихъ отроги, движеніе съ юга на сѣверъ въ полосѣ, ими занятой, почти невозможно, всѣ же пути изъ Персіи къ намъ идутъ, какъ выше сказано, по направленію вѣтвей главнаго хребта, т. е. съ юго-запада на сѣверо-востокъ и всѣ пересѣкающіе нашу границу южнѣе Кюмюръ кей сходятся къ двумъ пунктамъ: г. Ленкорани и къ горѣ Валабуръ; такъ что, въ случаѣ оборонительныхъ съ нашей стороны дѣйствій на Ленкоранскомъ театрѣ, занятіемъ этихъ пунктовъ преграждаются всѣ пути южной его части.

Генеральнаго Штаба
Штабсъ-Капитанъ *Кузьминъ-Караваевъ.*

*) Кромѣ болѣе торныхъ, пройденныхъ: изъ Ленкорани, ущельемъ Вашару и хреб. Ангеловы бандъ и Маордасихъ и изъ Ленкорани же кр. Улясы и р. Вашару.

МАРШРУТЪ № 1.

Отъ г. Ленкорани черезъ сс. Шахъ-агачи, Тангярутъ, Наминъ и Нуады въ г. Ардабиль.

Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Штабсъ-Капитана **Кузьмина-Караваева** *въ Октябрѣ 1890 года.*

Примѣчаніе: Разстоянія показаны во времени хода коня шагомъ и въ верстахъ; число верстъ опредѣлено въ нашихъ предѣлахъ по верстовой картѣ, а въ предѣлахъ персидскихъ, гдѣ мѣстность равнинная. по ходу коня, скорость котораго была опредѣлена на измѣренныхъ дорогахъ.

МАРШРУТЪ № 1.

Изъ гор. **Ленкорани** черезъ **Наминъ** въ сел. **Ардабиль**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реличіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги
Переходъ. Отъ гор. Ленкорани до сел. Тангирутъ 22 версты; ѣзды шаг. 4 час. 15 мин.	718 съ окруж. селеніям. 4395.	г. Ленкорань.	5 минутъ или ½ версты	5 минутъ или ½ версты	Перейдя у южной окраины города въ бродъ р. Ленкорань-чай, дорога идетъ по улицѣ селенія Сутамордовъ.	Изъ рѣки Ленкорань-чай.	Топливо и фуражъ въ изобиліи.	Допускаетъ колесное движеніе.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ гор. **Ленкорани** до сел. **Сутомордовъ**.

ойства окружающей мѣстности, дорожныхъ селеній; національ-ость и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
Г. Ленкорань, административ-центръ Ленкоранскаго уѣзда, оложенъ на берегу Каспійскаго , у впаденія въ него рѣки Лен-нь-чай, на ея лѣвомъ берегу. одъ окруженъ селеніями, сады рыхъ сливаются съ его садами; ними въ немъ насчитываютъ дворовъ. Собственно городъ но подраздѣлить на три части: ую—главную, имѣющую евро-кій характеръ, съ прямыми и юкими улицами, хорошей по-йки каменными домами; эта ь города освѣщается керосиномъ, ней находятся присутственныя а. Вторая—сѣверная—татарская, кривыми узкими и грязными лками, деревянными хижинами амышевыми крышами, окружен-и такими же высокими плетня-на западѣ къ ней примыкаетъ ръ. Третью часть города состав-ъ тянущаяся вдоль берега моря канская слободка. Изъ прежнихъ биленій уцѣлѣли лишь двѣ баш-одна изъ нихъ обращена въ ма-	Для обезпеченнаго движенія необходимъ мостъ черезъ р. Ленкорань-чай, ибо бродъ чрезвычайно быстро мѣняетъ свою глубину и закрывается отъ дождей въ горахъ. Въ обыкновенную же воду глубина его 1—2 фута; грунтъ каменисто-песчаный.	

МАРШРУТЪ № 1.

От города **Ленкорани** до селенія **Тангярутъ**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От города **Ленкорани** до селенія **Тангярутъ**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги.	Свойства окружающей мѣстности, недорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Переходъ первый Отъ г. Ленкорани до с. Тангярутъ 22 версты; ѣзды шагомъ 4 часа 15 минутъ.		с. Сутамордовъ		5 м. ½ в.		Изъ ручьевъ впадающихъ въ море.	Топливо и фуражъ въ изобиліи.	Дорога почтовая.	Селеніе Сутамордовъ начинается у праваго берега р. Ленкорань- и тянется однимъ посадомъ дороги, напоминая селенія ихъ внутреннихъ губерній; на- ю молоканами и татарами. Жи- а тѣхъ и другихъ—просторная въ половины бревенчатая изба, занная глиной съ камышевой шей. Все селеніе утопаетъ въ и садовъ, по другую сторону ги камышевый сарай для ватаж- овъ на песчаномъ морскомъ бе-		
	62 м.	с Н. Нуади.			Выйдя изъ сел. Сутамордова, дорога приближается къ морю и слѣдуетъ по узкой береговой полосѣ между нимъ и двухсаженнымъ обрывомъ берега до сел. Вель. Изрѣдка песчаная, эта полоса пересѣкается ручьями, впадающими въ море.				Справа отъ дороги море, слѣва исто-песчаная стѣна береговаго ва. Селенія расположены въ нѣ- ромъ (хотя и незначительномъ) гояніи отъ края обрыва, а по- почти съ дороги не видны ываются въ графѣ пункт.)		
	250 малаканъ	с. Вель.		1 ч. 30 м. 9 вер.					Сел Вель заселено молоканами; мѣ земледѣлія жители занимаютъ винодѣліемъ. Выдѣлываютъ де- ое (8 коп. бутылка на мѣстѣ) ое (замѣняющее квасъ) вино. ройки такія же, какъ и въ Су- рдовѣ. Въ селеніи (на берегу о) расположенъ постъ погранич- стражи.		
	9 мол. и мус.	Ватага Воробьева.			Дорога, миновавъ с. Вель, продолжаетъ идти берегомъ моря, но обрывъ справа пропадаетъ.	Топливо и подножный кормъ въ изобиліи.			Нѣсколько пройдя с. Вель, об- ъ справа дороги пропадаетъ, а илается равнина, слегка пока- къ морю, частью покрытая лѣ- , частью занятая чалтыками, ми и болотомъ.		
					Справа отъ дороги въ одинъ посадъ идутъ избы ватаги куп. Воробьева.						
					Дорога отходитъ отъ берега моря, идетъ между болотомъ (морцъ) и пашнями и входитъ въ с. Шахъ-агачи.						Вдоль берега моря продолжаетъ идти по прежнему колесная дорога; ведетъ она въ т. кар. зас. Астару.

МАРШРУТЪ № 1.

От города **Ленкорани** до селенія **Тангярутъ**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по переписи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги.
Первый переходъ. От гор. Ленкорани до с. Тангярутъ 22 версты, ѣзды шагомъ 4 часа 15 минутъ.		с. Шахъ-агачи.		2 ч. 30 м. 15 вер.		Изъ рѣки Тангярю.	Лѣсъ въ изобиліи; въ селеніяхъ идущихъ непрерывно можно собрать ячмень и саманъ.	Колесная 3 шага.
			3 м.		Дорога пересѣкаетъ сѣверо-западный уголъ селенія и поворачиваетъ прямо назадъ.			
			8		Черезъ 8 мин. по выходѣ изъ селенія, дорога вступаетъ на насыпь, идущую по покрытому лѣсомъ болоту, а затѣмъ между болотомъ и чалтыкомъ.			
			10 мын.					
	100 м.	с. Какалосъ		2 ч. 51 м. 16 3/4 в.	По насыпи дорога подходитъ къ сел. Какалосъ и идетъ имъ въ теченіи 27 минутъ, безпрестанно переходя по деревяннымъ мостамъ черезъ арыки, отводящіе воду изъ р. Танъ-гярю.		Сел. Какалосъ, Пенсаръ и Бутасаръ сливаются въ одну широкую полосу садовъ, съ мелькающими въ нихъ хижинами, тянущуюся отъ южнаго берега черезъ узкую, идущую вдоль него, равнинную полосу до начала горъ.	Колесная 6 шага.
			2 м.					
			25 м.					
	95 мус.	с. Пенсаръ.		3 ч. 10 м. 19 вер.	Пройдя с. Какалосъ, дорога сейчасъ же входитъ въ с. Пенсаръ, проходитъ по его базару, затѣмъ переходитъ въ бродъ р. Тангярю.		Бродъ въ обыкновенную воду 1—1 1/2 фута глубиной но лишь пойдетъ дождь, онъ закрывается; дно рѣки песчаное.	
			14 м					
			6 м.		Перейдя черезъ Тангярю, дорога пересѣкаетъ пашни, разбитыя на ея изгибѣ, идетъ краемъ обрыва праваго берега рѣки, снова пересѣкаетъ другой изгибъ и входитъ въ с. Алакапешта.			
			8 м.					
	51 м. суп.	с. Алакапешта.		3 ч. 46 м. 20 1/4 в.	Въ селеніи дорога пересѣкаетъ множество арыковъ; мостовъ черезъ нихъ нѣтъ.		Селеніе Алакапешта сильно разбано, утопаетъ въ зелени садовъ, питаемыхъ водою р. Тангярю; влѣво простилается равнина, покрытая арыками, лугами и лѣсомъ, вправо поднимаются сѣверные отроги Тангяр-банда, покрытые лѣсомъ.	Колесная 6 шага.
			8 м.					
			10 м.		При выходѣ изъ с. Алакапешты дорога поворачиваетъ на югъ и, слегка поднявшись на восточный склонъ Тангярюбанда, идетъ вдоль его подошвы дубовымъ лѣсомъ. Черезъ 10 минутъ справа и слѣва снова изъ зелени выглядываютъ хижины—сел. Пенасо.			
						Дорога идетъ лѣсомъ; въ селеніяхъ можно найти ячмень и саманъ, подножный кормъ въ изобиліи.		Вьючная 1—4 шага.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От города **Ленкорани** до селенія **Тангярутъ**.

...йства окружающей мѣстности, ...дорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Окрестности селенія представ-...ъ болота, покрытыя лѣсомъ и ...ь моря) камышемъ и чалтыками. ...тройки въ селеніи—бревенчатыя ...ныя избы (съ каминомъ безъ ...ы и печью въ землѣ) смазанныя ...ой, съ двухскатной камышевой ...шей.		У поворота дороги на западъ, отдѣляется путь на югъ, выходящій снова на берегъ моря. До выхода дороги на насыпь, ее пересѣкаетъ одна, а одна отходитъ вправо,—обѣ идутъ на чалтыки. У входа въ селеніе отдѣляется колесная дорога въ лѣсъ, на сѣверъ. Вправо (на сѣв.) отходитъ арабная дорога въ с. Мамуста.
		Влѣво (на вост.) отходитъ колесная дорога въ Бутасаръ.
...еленіе Алакапешта сильно раз-...ано, утопаетъ въ зелени садовъ, ...паемыхъ водою р. Тангярю; влѣ-...астилается равнина, покрытая ...ыками, лугами и лѣсомъ, вправо ...маются сѣверные отроги Тангя-...анда, покрытые лѣсомъ.	Для колеснаго движенія потребуется перекинуть мосты черезъ арыки и уширить дорогу.	Вправо (на зап.) отходитъ колесная дорога въ с. Ваго.

МАРШРУТЪ № 1.

Отъ селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги
Первый переходъ: отъ г. Ленкорани до Тангярута 22 версты; ѣзды шагомъ 4 часа 15 минутъ.	6 мус. суннит.	с. Пенасо		4 ч. 4 м. / 21¼ в.	Миновавъ Пенасо, дорога лѣсомъ же подходитъ къ сел. Тангярутъ и идетъ имъ, между изгородями садовъ и постройками, въ теченіи 18 минутъ.	Изъ ручьевъ, текущихъ съ Тангяру-банда.	Дорога идетъ лѣсомъ; въ селеніяхъ можно найти ячмень и саманъ, подножный кормъ въ изобиліи.	Колесная 4—6 шаговъ.
			6 м.					
	102 м. суннит.	с. Тангярутъ.	5 м.	4 ч 15 м. / 22 в.	Выйдя изъ селенія, дорога продолжаетъ идти лѣсомъ на югъ, затѣмъ поворачиваетъ на западъ и отлого подымается на одну изъ сѣдловинъ Тангярюбанда.			
			18 м.					
			22 м.					
Второй переходъ. Отъ с. Тангярута до с. Сыма 21½ верста; ѣзды шагомъ 5 час. 45 минутъ.	4 мус. суннит.	с. Тюлягуа.	43 м.	1 ч. 5 м.	Съ сѣдловины дорога переходитъ по сѣверному склону южной горы сѣдловины на гребень подходящаго здѣсь контрфорса главнаго хребта Талышинскихъ горъ и идетъ этимъ гребнемъ до селенія Тюлягуа. Подходя къ нему, дорога спускается по южному склону хребта, переходитъ ручей, въ лощинѣ котораго расположено селеніе, снова подымается ближе къ гребню хребта и обходя его вершины то слѣва, то справа, то идя по самому гребню, тянется на юго-западъ.	Нѣтъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; ячменя и саману достать нельзя, подножный кормъ скудный.	Сѣть вьючныхъ тропъ, мѣстами при помощи людей можно провести легкую [illegible]
			10 м.					
			30 м.					
			8 м.		Въ теченіи 8 минутъ дорога идетъ косогоромъ надъ пропастью, затѣмъ снова по гребню хребта.			Вьючная ½—3 шаговъ.
			16 м.					
			10 м.		Дорога спускается сначала полого по гребню хребта на низкую сѣдловину, а съ нея крутыми зигзагами по глинѣ, корнямъ и камнямъ къ ручью, притоку р. Тангярю.			

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

...йства окружающей мѣстности, ...дорожныхъ селеній; національ...сть и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Вправо отъ с. Тангярутъ воз...ается гора Тангярюбандъ, от...ывающая отъ себя 4 вѣтви: двѣ ...вѣверъ и двѣ на югъ, западная ...послѣднихъ имѣетъ до 5 верстъ ...ы. Какъ Тангярюбандъ, такъ и ...и его покрыты густымъ лист...ымъ лѣсомъ, скаты ихъ пологи, ...исключеніемъ скатовъ самаго ...ярюбанда и средней изъ вершинъ ...ной его южной вѣтви. Пос...яя имѣетъ четырехугольную ...кую вершину, рѣзко выдѣляю...ся изъ прочихъ.		Влѣво отходитъ дорога колесная въ Мешханъ. Справа подходитъ дорога изъ с. Сіакю.
		Влѣво отходитъ колесная дорога въ с. Мешханъ. Слѣва подходитъ переѣздъ съ менеханской дороги.
		Вправо отходитъ вьючная тропа, выходящая вновь на описываемую дорогу на сѣдловины. Влѣво идетъ колесная дорога въ Мешханъ. Вершина эта далеко видна и легко можетъ быть узнана по своей характерной формѣ.
Къ южной вершинѣ той сѣдло...ы, на которую подымается доро... примыкаетъ одинъ изъ контр...овъ Талышинскаго главнаго ...та—хребетъ, начинающійся отъ ...анданъ-каласи. Хребетъ этотъ ...ерсты длиною, протягивается съ ...запада на сѣверо-востокъ, служа ...раздѣломъ рѣкъ Тангярю и Исти... Скалистый въ западной и сред... части (свѣдѣнія разспросныя), ...восточной скалистое ядро его при...о толстымъ слоемъ глины. Вер...ы его здѣсь достигаютъ лишь ... футъ, подымаясь надъ своими ...овинами всего лишь на нѣсколь...есятковъ футъ. Весь хребетъ по...ъ строевымъ дубовымъ лѣсомъ.	Для обращенія въ колесную потребуется лишь открыть на одинъ шагъ, чтобъ сдѣлать полотно дороги горизонтальнымъ, что не представитъ особыхъ затрудненій, въ виду глубины глинянаго покрова; крутыхъ же подъемовъ и спусковъ нѣтъ.	Справа подходитъ вьючная тропа изъ зим. Банаба.
Между южными отрогами хреб...лѣво отъ дороги, виднѣются нѣ...ько хижинъ, разбросанныхъ сре...довъ,—хижины эти составляютъ ...олягуа, населенное Талышами—...итами.		Влѣво отходитъ вьючная тропа въ с. Тюркооба (на картѣ Барунбиндъ).
	Спускъ къ ручью для колеснаго движенія потребуетъ разбивки зигзагами, а подъемъ лишь срѣза въ глинѣ.	Слѣва подходитъ вьючная тропа изъ зим. Бирзибиндъ; здѣсь на южномъ склонѣ хребта лѣсъ вырубленъ и земля вспахана подъ посѣвъ.

МАРШРУТЪ № 1.

Отъ селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги	…йства окружающей мѣстности, …дорожныхъ селеній; національ…ость и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Второй переходъ. Отъ с. Тангярута до с. Сыма 21½ верста; ѣзды шагомъ 5 час. 45 минутъ.		Ручей.		2 ч. 12 м. / 10½ в.	Отъ русла ручья крутой подъемъ на его лѣвый берегъ, затѣмъ дорога чуть замѣтно подымается на сѣдловину.	Изъ ручьевъ Тагянрю.	Дорога идетъ лѣсомъ; ячменя и саману достать негдѣ, подножный кормъ скудный.	Вьючная тропа.			
			4 м.								
			2 м.		Спустясь съ сѣдловины, дорога круто поворачиваетъ налѣво (на западъ) и идетъ по уступу сѣвернаго склона хребта, среди дубоваго лѣса (какъ и раньше).						На сѣдловинѣ слѣва подходитъ тропа изъ лѣса (быть можетъ изъ зим. Ноябутъ. Отъ поворота прямо къ р. Тангярю идетъ вьючная тропа.
			5 м.								
		Пашня.		2 ч. 30 м. / 11½ в.	Дорога подходитъ къ пашнѣ, идетъ вдоль ея изгороди, затѣмъ въ теченіи 10 минутъ карнизомъ надъ рѣкой, сначала хрящеватымъ, а затѣмъ скалистымъ; переходитъ надъ пропастью, по мостику изъ вѣтвей, черезъ промежутокъ (обвалъ) въ карнизѣ; спускается по лѣстницѣ въ скалѣ и по уступу сѣверныхъ склоновъ хребта между камней подходитъ къ мосту черезъ р. Тангярю — Акъ-керпи или Бѣлому.	Нѣтъ.	Топлива въ изобиліи; запасовъ фуража нѣтъ, подножный кормъ скудный.				Уступъ, на части котораго разбита пашня, представляетъ удобное довольно мѣсто для расположенія бивакомъ отряда силою до полка пѣхоты съ батареей.
			10 м.							Для уширенія дороги на этомъ участкѣ придется прибѣгнуть къ пороху, а черезъ обвалъ въ карнизѣ перекинуть мостъ (ширина обвала 3 шага).	
		Ахъ-керпи Бѣлый мостъ.		2 ч. 40 м. / 12 в.		Изъ рѣчки Тагянрю и ея притоковъ.			Рѣка Тангярю течетъ по каме…тому ложу, въ лѣсистомъ ущельи, …азуемомъ сѣверными отрогами …бта, идущаго отъ г. Шанданъ-ка…ы къ г. Тангярюбанду и южными …ѣе длинными) слѣдующаго контр…са главнаго хребта Талышинскихъ …ъ, начинающагося отъ г. Шиху…ла.	Мостъ кирпичный, старинной постройки, одноарочный, ширины 5 шаговъ, вымощенъ булыжникомъ.	Къ мосту на лѣвомъ берегу рѣки подходитъ вьючная тропа изъ с. Сіакю и Пенсара (идетъ она вдоль лѣваго берега р. Тангярю.
			5 м.		Перейдя по мосту на лѣвый берегъ р. Тангярю, дорога идетъ вдоль лѣваго берега рѣки, по сѣверному склону ущелья, пересѣкаетъ выдвинувшуюся изъ подъ глинянаго покрова скалу; поднявшись и спустившись по выбитой въ ней копытами лошадей ступенямъ, она извивается между камней, осколковъ скалъ и корней деревьевъ, на уступѣ, образуемомъ склонами горъ.		Дорога идетъ лѣсомъ; селеній нѣтъ, а потому и нельзя достать ячмень и саманъ, подножный кормъ скудный.				Для превращенія дороги въ колесную, на всемъ протяженіи отъ моста Ахъ керпи (7¼ в.) придется прибѣгать къ пороху.	
			11 м.		Черезъ 5 минутъ дорога подымается и идетъ по карнизу изъ глины и камней.						
			4 м.		Дорога пересѣкаетъ ручей, падающій въ р. Тангяру.						Вправо отходитъ тропа.
			5 м.		Черезъ 20 минутъ ѣзды отъ Бѣлаго моста тропа начинаетъ снова спускаться къ руслу рѣки, причемъ переходитъ черезъ нѣсколько высту-						

МАРШРУТЪ № 1.

От селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реллигіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги	...йства окружающей мѣстности, ...дорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
В т о р о й п е р е х о д ъ. От сел. Тагярута до сел. Сыма 21 верста; ѣзды шагомъ 5 верстъ 45 минутъ.		Дер. мостъ.		3 ч. 30 м. 15 3/4 в.	пающихъ скалъ, безпрестанно подымаясь и спускаясь по лѣстницамъ, выбитымъ въ нихъ животными.						
			9 м.		Спустившись почти къ самому руслу рѣки, дорога снова начинаетъ подыматься (въ теченіи 9 минутъ). Подъемъ идетъ уступами, то круто по неподвергшейся еще вывѣтриванію скалѣ, то полого по розсыпи. Поднявшись и пройдя нѣсколько шаговъ по узкому карнизу, дорога снова спускается къ рѣкѣ.						
			8 м								
			3 м.		Затѣмъ новый подъемъ и въ теченіи 3-хъ минутъ дорога идетъ карнизомъ изъ розсыпи.						
			10 м.		Пологимъ спускомъ дорога приближается къ руслу рѣки и переходитъ мосту черезъ Шимритскій ручей.					Мостъ черезъ ручей построенъ двумя жителями с. Сіаню, желавшими тѣмъ сдѣлать богоугодное дѣло (по ихъ словамъ). Мостъ построенъ черезъ этотъ ручей въ виду большой воды и быстраго въ немъ теченія весной, вслѣдствіе чего прекращалось движеніе по этому пути. Состоитъ онъ изъ двухъ отесанныхъ на 4 канта дубовыхъ бревенъ перекинутыхъ черезъ ручей, поверхъ которыхъ насланы 2-хъ дюймовыя орѣховыя доски; ширина—2 шага.	На лѣвомъ берегу ручья (а не на правомъ, какъ показано на нашей верстовой картѣ) вправо отходитъ вьючная тропа въ зимовку Шимритъ.
			8 м.		Перейдя по мосту черезъ ручей, дорога по суглинку и изрѣдка проглядывающей скалѣ тянется вдоль рѣки.	Изъ рѣки Тангярю и ручьевъ, падающихъ въ нее.	Дорога идетъ лѣсомъ фуража сухаго достать негдѣ, подножный кормъ скудный.	Вьючная тропа 1/2 — 1 шага шириной.			
			22 м.		Дорога подымается на протяженіи 8 шаговъ по лѣстницѣ въ скалѣ, затѣмъ идетъ по карнизу надъ рѣкой.						
			15 м.		Скатъ ущелья дѣлается нѣсколько отложе; дорога уширяется.						
			23 м.		Далѣе въ теченіи 23 минутъ дорога идетъ снова по карнизу; постепенно въ общемъ понижаясь, она переходитъ по лѣстницамъ въ скалѣ черезъ три гребня отроговъ						Вправо отдѣляется тропа, вѣроятно на хреб. Гелындыбандъ.
					Дорога вступаетъ на уступъ (террасу), дѣлается шире и нѣсколько						

МАРШРУТЪ № 1.

От селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги
Второй переходъ. Отъ сел. Тангярутъ до сел. Сыма 21½ верста, ѣзды шагомъ 5 часовъ 45 минутъ.		Кара-керпи	4 м.	4 ч. 52 м.	отходитъ отъ края обрыва (къ рѣкѣ) и такимъ образомъ достигаетъ моста Кара-керпи.	Въ рѣкѣ Тангярю и многочисленныхъ ручьяхъ, въ нее попадающихъ, чистая и вкусная.	Дорога идетъ лѣсомъ; сухой фуражъ достать негдѣ подножный кормъ плохъ.	Вьючная тропа шаговъ 1½—2
		Красный (черный) мостъ.		19½ в.				
			3		Перейдя по мосту черезъ рѣчку Палякяшъ, притокъ р. Тангярю, дорога черезъ 3 минуты подходитъ по лѣвому же берегу р. Тангярю къ другому, каменному, же мосту но уже черезъ эту рѣку.			
		Шуанскій мостъ.		4 ч. 55 м.				
				19½ в.				
			5 м.		Миновавъ мостъ, дорога слегка подымается по склону ущелья, а затѣмъ круто спускается по скалѣ къ ручью (на немъ расположена зимовка Диго) впадающему въ р. Тангярю.			
			10 м.		Перейдя черезъ ручей, по его скалистому и усѣянному камнями дну, дорога снова приближается къ р. Тангярю и идетъ довольно высоко надъ ней по карнизу, вдоль крутаго склона ущелья.			
			6 м.		Изъ подъ розсыпи выступаютъ слои, по которымъ дорога подымается на протяженіи 100 шаговъ и затѣмъ спускается на протяженіи 40 шаговъ.			
			11 м.		Спустившись, дорога идетъ по по небольшой террасѣ у русла рѣки, вправо видно кочевье. Пройдя по террасѣ, дорога вновь взбирается на крутой склонъ ущелья и идетъ кар-			

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Тангярута** до селенія **Сыма**.

...йства окружающей мѣстности, ...дорожныхъ селеній; національ...сть и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
		За 10 шаговъ до моста вправо отходитъ вьючная тропа въ с. Палякяшъ.
	Кара-керпи, въ переводѣ—черный мостъ, называется русскими «Красный мостъ» такой же одноарочный кирпичный мостъ древней постройки, какъ и Бѣлый; полотно его тоже вымощено булыжникомъ; шириной 4 шага.	У моста отъ дороги вправо (прямо) отходитъ другая тропа тоже въ с. Палякяшъ и далѣе въ с. Миновороъ (въ Персіи). По переходѣ черезъ мостъ вправо идетъ вьючная тропа мимо г. Дивали въ с. Миновороъ.
	Мостъ кирпичный, съ прямоугольной аркой, новѣйшей, сравнительно съ мостами Бѣлымъ и Краснымъ (постройки, шириной 6 шаговъ вымощенъ булыжникомъ.)	Черезъ мостъ идетъ пѣшеходная (по отзывамъ объѣздчиковъ пограничной стражи) тропа въ зим. Шуа и далѣе въ Астару.
Какъ выше сказано, склоны ...лья сплошь покрыты чащей ду... орѣха.	И на этомъ участкѣ (отъ Кара-керпи до с. Сымъ) для обращенія дороги въ колесную почти на всемъ протяженіи (2¼ в.) придется прибѣгать къ порохострѣльнымъ работамъ.	
		На террасѣ этой можетъ быть расположенъ бивакомъ 1 баталіонъ.

МАРШРУТЪ № 1.

От селенія **Сыма** до селенія **Намина**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги
Второй переходъ: отъ сел. Тангарутъ до сел. Сымъ 21⅛ версты; ѣзды шагомъ 5 час. 45 минутъ.								
Третій переходъ: отъ сел. Сыма до сел. Намина 19¼ верстъ; ѣзды шагомъ 4 часа 26 минутъ.	5 дв. мус. сунніт.	с. Сымъ.	8 м.		низомъ надъ рѣкой въ теченіи 8 минутъ, затѣмъ снова спускается на пологій языкъ одного изъ отроговъ Талышинскаго хребта. Вправо отъ дороги виднѣются пашни селенія Сымъ, расположеннаго въ 2-хъ минутахъ хода вправо.			
			10 м.	5ч. 35 м.				
				21½ в.				
			11 м.		Дорога переходитъ ручей, въ верховьяхъ котораго расположено с. Сымъ.	Въ рѣкѣ Тангарю и многочисленныхъ ручьяхъ, ея притокахъ, вода вполнѣ хорошая.	Дорога идетъ лѣсомъ; небольшое количество сухого фуража можно достать въ Сымѣ.	
		Кочевка.			Перейдя черезъ Сымскій ручей, дорога нѣсколько отдаляется отъ берега р. Тангарю, пересѣкаетъ опять небольшую, почти горизонтальную, террасу слѣдующаго горнаго отрога, на которомъ влѣво видно кочевье; затѣмъ подходитъ снова къ рѣкѣ, подымается на гребень отрога и спускается съ него къ ручью, впадающему въ рѣку.	Изъ многочисленныхъ ручьевъ и родниковъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; сухого фуража достать нельзя, подножный кормъ плохой.	
			12 м.		Дорога подымается двумя крутыми зигзагами на другой берегъ ручья, проходитъ среди обломковъ скалъ, по множеству древесныхъ корней, по горизонтальному уступу; поворачиваетъ направо (на сѣверъ) и подымается на новое, болѣе обширное плато, занятое кочевкой.			
			8 м.					

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Сыма** до селенія **Намина**.

ойства окружающей мѣстности, идорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
		Вправо отходитъ вьючная тропа въ с. Сымъ.
Сел. Сымъ расположено на склодного изъ горныхъ отроговъ, обующихъ лѣвый бокъ ущелья р. гярю. Отрогъ этотъ отъ гребня бта падаетъ почти отвѣсно, къ лу же рѣки становится пологимъ. ь онъ покрытъ, какъ и вообще ущелье, лѣсомъ, лишь близъ селія лѣсъ вырубленъ подъ пашни ады (на небольшомъ клочкѣ).		На пологой части горнаго отрога (террасѣ) и въ садахъ и дворахъ селенія можно расположить 2 баталіона пѣхоты.
		У ручья справа подходитъ вьючная тропа изъ с. Сыма.
		Бивакъ для одного батальона.
		Влѣво отходитъ тропа.
		Бивакъ для одного батальона.

МАРШРУТЪ № 1.

Отъ селенія **Сыма** до селенія **Намина**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ширина.
Третій переходъ: Отъ сел. Сыма до сел. Намина 19¹/₄ верстъ; ѣзды шагомъ 4 часа 26 минутъ.		Пещера.	10 м.		Пройдя мимо кочевки, дорога удаляется отъ рѣки вправо и зигзагами подымается по сѣверо-восточному склону одного изъ горныхъ отроговъ	Изъ многочисленныхъ ручьевъ и родниковъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; сухого фуража достать негдѣ; подножный кормъ плохъ.	Вьючная тропа шириной отъ ½ до 2 шаговъ.
			7 м.		Поднявшись на сѣдловину, она пересѣкаетъ ее и нѣсколько спускается къ довольно широкой лощинѣ; затѣмъ переходитъ черезъ ручей.			
			3 м.		Переваливъ черезъ небольшой отрогъ, дорога проходитъ мимо двухъ большихъ осколковъ скалы (справа) и снова пересѣкаетъ ручей.			
			10 м.					
			20 м.		Затѣмъ дорога, нѣсколько уклоняясь вправо, отлого подымается по южному склону хребта; нѣсколько свернувъ влѣво идетъ по лощинѣ и, переваливъ въ другую, переходитъ по скалѣ черезъ ручей.			
			10 м.					
			10 м.		Дорога подымается по скату вдоль лѣваго берега ручья на сѣдловину, съ которой снова спускается къ другому ручью			
			7 м.		Лѣсъ прекращается; дорога, перейдя по скалистому руслу ручья, зигзагами подымается по гребню горнаго отрога.			
			10 м.		Черезъ 7 минутъ дорога снова вступаетъ въ лѣсъ, продолжая круто подыматься.			
			23 м.		Дорога съ гребня переходитъ на южный скатъ отрога, пройдя по нему въ теченіи 15 минутъ, круто поворачиваетъ налѣво, переходитъ черезъ небольшую лощину на другой отрогъ (другую складку склона) и, достигнувъ гребня этого отрога, подымается по нему зигзагами.			
			15 м.		Лѣсъ рѣдѣетъ, дорога съ гребня переходитъ на южный скатъ отрога и дѣлается углубленной (въ			

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Сыма** до селенія **Намина**.

ойства окружающей мѣстности, идорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
Характеръ окружающей мѣстности съ удаленіемъ отъ рѣки Тапю нѣсколько видоизмѣняется; она представляетъ крутаго склона ельія, а то гребни горныхъ отрось, то сѣдловины между вершин, ихъ составляющими.		Влѣво идетъ тропа. Бивакъ для одного батальона. Вправо видна довольно большая пещера. Влѣво спускается тропа.

МАРШРУТЪ № 1.

Отъ селенія **Сыма** до селенія **Намина**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Сыма** до селенія **Намина**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по рѣлиціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Особенности мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивакн и позиціи.
Третій переходъ. Отъ Сыма до Намина 19½ верстъ; ѣзды шагомъ 4 часа 26 минутъ.		Государственная граница.	12 м.	2 ч. 48 м.	розсыши); обходитъ небольшую лощинку, открытую на востокъ, и по скалѣ и глинѣ подымается на сѣдловину, серединой которой проходитъ наша пограничная черта съ Персіей.	Чистая и хорошая на вкусъ въ многочисленныхъ ручьяхъ и родникахъ.	Топливо въ изобилія, подножный кормъ прекрасный, сухого фуража достать нетъ.	Вьючная тропа 2 шага шириной.	Съ переходомъ дороги черезъ государственную границу, характеръ мѣстности рѣзко измѣняется. Лѣсъ совершенно исчезаетъ. Пограничный Талышинскій хребетъ (здѣсь называемый—Ляжи), круто обрывающійся въ нашу сторону,—полого спускается къ долинѣ Персіи, къ примыкающей съ сѣвера къ нему высокой Ардабильской котловинѣ На мѣсто вѣтвей въ нѣсколько десятковъ верстъ протяженіемъ, съ крутыми и скалистыми склонами, каковы напримѣръ водораздѣлы Тангярю и Пети-су, того и Тангярю и Вашару, въ сторону этой котловины отходятъ лишь незначительные, короткіе отроги, съ мягкими, расплывчатыми очертаніями, сплошь почти покрытые пашнями и перерѣзанные путями, годными даже для колеснаго движенія.	Слѣва подходитъ вьючная дорога изъ с. Богчанъ.
			18 м.	9½ в.	Лѣсъ здѣсь вырубленъ, дорога уширяется и, обогнувъ по южному склону одну изъ горъ хребта Ляжи, выходитъ на плато, образуемое западнымъ склономъ тойже горы.						Справа подходитъ вьючная тропа, вѣроятно, изъ з. Диго, тутъ же вправо спускается въ лощину дорога, идущая въ Миноваръ.
			3 м.		Дорога идетъ по плато (сѣдловинѣ).						
			5 м.		Дорога подымается на склонъ невысокой, но довольно обширной вершины отрога, идущаго отъ пограничнаго хребта къ с. Наминъ, спускается съ нея и идетъ, слегка понижаясь, вдоль сѣвернаго ея склона.	Нѣтъ (есть въ р. Наминъ-чаю—далеко.	Топливомъ служитъ кизякъ, имѣющійся въ селеніяхъ; подножный кормъ въ изобили.	Колесная. 4—10 шаговъ.			На гребнѣ поперечнаго хребта, влѣво отъ дороги возвышаются два могильныхъ памятника, одинъ въ видѣ шестиугольной башни, другой въ видѣ кирпичной же, многоугольной часовни.
			3 м.		Повернувъ влѣво (на югъ), дорога проходитъ по сѣдловинѣ, идетъ дугой вдоль юго-восточныхъ склоновъ ряда невысокихъ вершинъ, образующихъ какъ бы небольшой поперечный хребетъ, подымается на его гребень и, миновавъ двѣ каменныя башни, служащія могильными памятниками, спускается по сѣверо-западному его склону.						Гребень этотъ—удобная позиція для полка пѣхоты съ батареей.
			6 м.								
			11 м.		Далѣе до сел. Наминъ дорога идетъ, постепенно понижаясь, по лѣвому склону долины рѣчки Наминъ-чай.	Изъ р. Наминъ-чай.	Топливомъ служитъ кизякъ, который ровно какъ и сухой фуражъ можно имѣть въ с. Наминъ (торговые и обыкн. сел.)	Колесная, отъ 6 до 14 шаговъ.	Рѣчка Наминъ-чай беретъ начало на западныхъ склонахъ г. Ляжи. До с. Ханъ-кяндъ она течетъ между отрогами этого хребта въ широкой (у с. Наминъ около 1½ версты), съ пологими (особенно южные) берегами, долинѣ; отъ с. Ханъ-кяндъ рѣчка вступаетъ на Ардабильскую равнину, пройдя по которой впадаетъ въ р. Кара-су (стоки Ардабильской котловины) ниже с. Нуады. Достигаетъ она р. Кара су лишь въ половодье, среди лѣта же вода изъ нея вся разбирается арыками, орошающими пашни.	Описываемую дорогу пересѣкаетъ другая, тоже удобная для колеснаго движенія, вѣроятно, идущая съ пашень въ с. Миноваръ.
			45 м.								
	400 м. шіит.	с. Наминъ.	7 м.	4 ч. 26 м.	Подойдя къ с, Наминъ, дорога далѣе идетъ по его узкимъ (3—2 шага) улицамъ, на лѣвомъ берегу рѣки въ теченіи 13 минутъ на правомъ—15 м.				Сел. Наминъ расположено въ долинѣ р. Наминъ-чая, по обоимъ		
			6 м.	19½ в.							

МАРШРУТЪ № 1.

От селенія **Намина** до города **Ардабиля**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Намина** до города **Ардабиля**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и качества.
Четвертый переходъ: отъ Намина до Ардабиля 28½ в.; 3 часа 3 минуты.	4 м. шіит.	с. Халиль-кяндъ.	(6 м.) 5 м. 9 м. 10 м.	30 м. 3 вер.	Пройдя по улицамъ южной части Намина, дорога продолжаетъ идти по лѣвому склону долины р. Наминъ-чай, сплошь покрытому пашнями Повернувъ направо, дорога пересѣкаетъ р. Наминъ-чай и соединяется съ колесной дорогой, идущей въ Ардабиль же изъ правобережной части Намина; тутъ же подходитъ и телеграфная линія, сопровождающая дорогу далѣе вплоть до Ардабиля. Дорога идетъ у подножья крутаго склона правобережнаго отрога. Вправо отъ дороги видно с. Хамиль-кяндъ	Изъ рѣки Наминъ-чай.	Топливо—кизякъ и сухой фуражъ въ небольшомъ количествѣ въ селеніяхъ.	Колесная отъ 6 до 16 шаговъ.

Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.

ойства окружающей мѣстности, идорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.

берегамъ, причемъ на правомъ ѣе крутомъ,склонѣ долины лежитъ ьшая часть селенія, на лѣвомъ— ьшая.

Селеніе это есть администра- ный центръ Наминскаго ханства, топребываніе хана (нынѣ Сулей- ъ-ханъ) и его многочисленныхъ ственниковъ. Имѣется почтово- еграфная контора: Наминъ соединъ телеграфомъ съ Ардабилемъ; ольно много лавокъ, торгующихъ едметами первой необходимости. среди селенія деревянный мостъ езъ рѣчку, здѣсь еще обильную ой. По постройкамъ Наминъ рѣзотличается отъ нашихъ селеній. мѣсто деревянныхъ избъ съ двутной щепяной или камышевой ышей, здѣсь дома сложены изъ рца, съ плоскими земляными крыми. Да и самое ихъ расположеніе ос, чѣмъ въ нашихъ селеніяхъ: у съ хижина отъ хижины иногда разстояніи до полуверсты, здѣсь едва можно проѣхать по кривымъ узкимъ улицамъ, между глинобитхъ стѣнъ, окружающихъ жилища дворы. Въ наиболѣе возвышенной ти селенія, на правомъ берегу минъ-чая, еще издали виденъ дворъ хана—довольно обширный выленный домъ, окруженный галей, крышу которой поддерживаетъ ъ бѣлыхъ колоннъ. Какъ и частя постройки, дворецъ обнесенъ сокой глинобитной стѣной.

Отрогъ пограничнаго хребта, обующій правый бокъ долины Наинъ-чая, близко подходитъ къ руслу ки и (сравнительно) круто къ ней даетъ; отрогъ этого же хребта, разующій лѣвый бокъ долины, ниши шире, съ всѣмъ пологими отами.

Поселокъ Хамиль-кяндъ распоженъ на небольшомъ холмѣ одй изъ вершинъ правобережнаго рога.

Влѣво отходитъ дорога (колесная) въ с. Люлякеранъ (на 5 вер. картѣ Нюня-керии).

У переѣзда черезъ рѣку слѣва подходитъ дорога изъ Люлякерана, а справа изъ Намина.

МАРШРУТЪ № 1.

От селенія **Намина** до города **Ардабиля**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги.
Четвертый переходъ отъ Намина до Ардабиля 28½ верстъ или 4 часа 3 минуты ѣзды шагомъ.		с. Ханъ-кяндъ.	6 м.		Миновавъ с. Хамиль-кяндъ, дорога поворачиваетъ влѣво, затѣмъ, все вдоль подножья правобережнаго отрога, описываетъ дугу, выпуклую къ сѣверо-западу, и такимъ образомъ подходитъ къ окончанію этого отрога; влѣво видно селеніе Ханъ-кяндъ.	Вблизи дороги нѣтъ, самый ближній пунктъ гдѣ есть вода—Нуады.	Кизякъ можно найти въ деревняхъ въ большомъ количествѣ, тамъ-же и сухой фуражъ въ ограниченномъ.	Колесная.
			17 м.					
			5 м.					
			19 м.		Выйдя на Ардабильскую равнину, дорога приближается къ руслу р. Наминъ-чая.	Нѣтъ.		
			14 м.		Дорога переходитъ черезъ русло р. Наминъ-чай и, продолжая идти въ юго-западномъ направленіи, сначала прямо, потомъ образуя довольно значительную дугу, выпуклую къ сѣверо-западу, снова идетъ прямо, переходитъ черезъ арыкъ и подходитъ къ с. Нуады	Кара-су		
	30 м. шіит.	с. Нуады.		1 ч. 31 м 10½ в.				
			22 м.		Обойдя с. Нуады съ сѣверо-западной стороны, дорога поворачиваетъ на мостъ черезъ р. Кара-су.	Изъ рѣки Кара-су		Колесная.
		с. Тазакяндъ			Пройдя мостъ, дорога поворачиваетъ направо, т. е. снова на юго-западъ.			
			20 м.		Дорога подходитъ къ сухому руслу ручья, поворачиваетъ направо, а затѣмъ снова идетъ въ прежнемъ направленіи. Влѣво видны деревянный мостъ и с. Таза-кяндъ			
			23 м.		Сдѣлавъ нѣсколько колѣнъ, но сохраняя въ общемъ юго-западное направленіе, дорога подходитъ къ с. Киляндовъ.	Изъ рѣки Балогли-чай.		Колесная.
	20 м. шіит.	с. Киляндовъ.		2 ч. 36 м. 18 в.				

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Намина** до города **Ардабиля**.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
		Дорогу пересѣкаетъ колесная дорога изъ с. Ханъ-кяндъ, вѣроятно, въ с. Тогадыздысы; черезъ 5 минутъ описываемый путь пересѣкаетъ снова колесная дорога въ томъ же направленіи и изъ того же селенія.
Правобережный отрогъ здѣсь оканчивается довольно крутымъ мысомъ, далѣе же разстилается Ардабильская равнина (дно Ардабильской возвышенной котловины) довольно густо населенная и вся почти покрытая пашнями, орошаемыми цѣлою сѣтью арыковъ. Равнина эта слегка покатая на сѣверъ, около Ардабиля имѣетъ 4½ т. футъ превышенія надъ уровнемъ моря. Глинистая почва равнины дѣлаетъ передвиженія по ней послѣ дождей чрезвычайно затруднительными.	Переѣзды черезъ эти арыки являются единственнымъ (въ сухое время года) затрудненіемъ для колеснаго движенія такъ какъ мостики черезъ нихъ перекинуты шириной лишь въ 2 шага, не смотря на то, что ширина дороги доходитъ до 14—20 шаговъ.	На краю этого мыса вправо отъ дороги возвышается черный цилиндрическій каменный столбъ (могильный памятникъ) аршина 1½ высоты.
		Влѣво виденъ небольшой, но крутой холмъ, на южномъ склонѣ котораго—сел. Ханъ-кяндъ; отъ него идетъ дорога (колес.), пересѣкающая описываемую.
Сел. Нуады расположено на правомъ берегу р. Кара-су; состоитъ изъ тѣсно поставленныхъ глинобитныхъ сакель.	Черезъ арыкъ перекинутъ деревянный мостъ шириной 2 шага, могущій пропустить верблюда, но не повозку. Мостъ на 5 устояхъ изъ булыжника (въ деревянныхъ срубахъ), настилка деревянная, шириной—4 шага; справа и слѣва около моста броды, но лишь возлѣ моста, далѣе вязко.	Слѣва подходитъ караванный путь изъ Астары, а вправо отходитъ дорога вѣроятно, въ с Тага-Дызхидысы.
		Отъ поворота влѣво идетъ колесная дорога въ Таза-кяндъ.
Сел. Киляндовъ лежитъ близъ (почти на правомъ берегу) р. Ба-		

МАРШРУТЪ № 1.

От селенія **Намина** до города **Ардабиля**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ширина.
Четвертый переходъ отъ сел. Намина до города Ардабиля 28½ верстъ, 4 часа 3 минуты ѣзды шагомъ.	*)8½ т. м. ш.	г. Ардабиль.	7 м.		Пройдя селеніе, дорога описываетъ дугу, выпуклую къ юго-востоку, идетъ при этомъ вдоль арыка и подходитъ къ р. Балагли-чай.	Изъ рѣки Балаглы-чай.	Въ деревняхъ у каждой сакли пѣлыя пирамиды кизяка; сухой фуражъ въ ограниченномъ количествѣ.	Колесная отъ 8 до 14 шаговъ.
			8 м.		Черезъ рѣку дорога переходитъ по каменному мосту.			
			5 м.		Съ моста дорога повертываетъ налѣво и снова идетъ, дѣлая небольшія колѣна, на юго-западъ.			
			22 м.		Влѣво видно с. Сальтаваръ, вправо—с. Анзабъ.			
			6 м.		Дорога переходитъ черезъ два арыка по деревяннымъ мостикамъ. Вправо видно с. Баблобанъ.			
			39 м.	4 ч. 3 м.	Дорога проходитъ между двумя холмами, поворачиваетъ круто налѣво (на югъ), затѣмъ черезъ 5 минутъ снова направо и такъ подходитъ къ г. Ардабилю.	Изъ рѣки Бакыр-чая.	Топливомъ служатъ кизякъ; запасы сухого фуража имѣются въ Ардабилѣ, Келькуронѣ и др. окрестныхъ селеніяхъ.	Колесная отъ 10 до 16 шаговъ.
				28½ в				

*) По Артамонову, по свѣдѣніямъ же Озоровскаго—6 тыс. самъ не имѣлъ возможности узнать.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Намина** до города **Ардабиля**.

ойства окружающей мѣстности, идорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
лы-чай, изъ рѣки къ селенію тъ большой арыкъ.		Слѣва у самой дороги—духанъ.
Рѣка Балаглы-чай не въ полоье неглубока, дно ея мѣстами чаное, мѣстами илистое—вязкое.	Мостъ кирпичный на трехъ быкахъ; ширина его 4 шага, вымощенъ булыжникомъ.	Влѣво идетъ колесная дорога въ с. Сальтаваръ.
		Вправо отдѣляется колесная дорога въ Анзабъ.
	Мостики выдерживаютъ тяжесть верблюда, но шириной лишь 2 шага	Вправо идетъ вьючная дорога въ с. Баблабанъ.
Городъ Ардабиль расположенъ лѣвомъ берегу рѣки Бахыхъ-чая; укрѣпленъ. Постройки въ немъ ія же какъ и въ деревняхъ, т. е. ли, сложенныя изъ сырца, съ оскими земляными крышами, окженныя глинобитными стѣнами. дъ городомъ возвышается старин- Джумма-мечеть и выдѣляются ола караванъ-сарая, состоящаго четырехъ кирпичныхъ сводчахъ галлерей, перекрещивающихся кду собой и освѣщающихся сверху ами въ небольшихъ куполахъ. Арбиль административный центръ Арбильскаго генералъ-губернаторства, шіитовъ городъ важный въ реіозномъ отношеніи, какъ мѣсто покоится (въ Джумма-мечети) хъ святаго Шейха Сефи. Къ югу города возвышается старая крѣпость Нарынъ-кала, мѣстопребыва- Ардабильскаго Генералъ-Губергора.		Передъ проходомъ дорогою холмовъ ее пересѣкаетъ вьючная дорога изъ с. Баблабанъ въ с. Ниръ.

ОБЩЕЕ ОПИСАНІЕ МАРШРУТА № 1.

Описанная въ маршрутѣ № 1 дорога до Государственной границы имѣется на верстовой картѣ нашего военно-топографическаго отдѣла, далѣе же имѣющаяся у насъ 5 верстная карта въ предѣлахъ Персіи сильно грѣшитъ какъ въ направленіи дороги, такъ и въ рельефѣ, и въ направленіи рѣкъ, и въ названіи селеній и ихъ взаимномъ удаленіи. Почему прилагаю при семъ для поясненія маршрутную съемку, произведенную глазомѣрно съ коня.

I. Длина всего маршрута въ часахъ и верстахъ.

Отъ г. Ленкорани до г. Ардабиля—18 часовъ 20 минутъ ѣзды шагомъ; въ верстахъ длина этого пути (въ нашихъ предѣлахъ измѣряя по картѣ, въ персидскихъ мѣстность равнинная—ходомъ коня)—91¼ версты.

II. Раздѣленіе маршрута на переходы.

Весь описываемый путь можетъ быть пройденъ пѣшимъ отрядомъ въ 4 перехода:

1-й—отъ г. Ленкорани до с. Тангярута 22 версты или 5½ часовъ хода.

2-й—отъ с. Тангярута до с. Сыма 21½ верста или 7 часовъ хода.

3-й отъ с Сыма до с. Намина 19¼ верстъ или 6 часовъ ходьбы.

Конный отрядъ можетъ пройти этотъ путь въ три перехода, а именно:

1-й—отъ г. Ленкорани до пашни, что недоходя Бѣлаго моста, 33½ версты или 5 часовъ хода (до Тангярута по 7-ми, далѣе по 6-ти).

2-й переходъ: отъ пашни до с. Намина 29¼ верстъ или 7½ часовъ хода.

3-й переходъ: отъ с. Намина до Ардабиля 28½ верстъ или 4¼ часа хода.

Какъ пѣшій, такъ и конный отрядъ должны быть снабжены вьючнымъ обозомъ.

Артиллерія можетъ пройти лишь горная, при чемъ она пройдетъ этотъ путь вмѣстѣ съ пѣхотой.

III. Раздѣленіе пути на участки по различію въ характерѣ мѣстности.

По характеру мѣстности, по которой проходитъ описываемый путь, его можно раздѣлить на 4 части.

1) Первый участокъ—отъ г. Ленкорани до с. Тангярута.

На этомъ протяженіи, охватывающемъ весь первый переходъ, путь проходитъ по прикаспійской Ленкоранской равнинѣ, лишь слегка покатой къ берегу моря. Равнина эта тянется узкой, около 5 верстъ ширины, полосой вдоль берега моря; она довольно густо населена, причемъ населеніе группируется въ трехъ мѣстахъ: въ низовьяхъ рѣчекъ Ленкорань-чая, Тангярю и Астары. Здѣсь селенія сливаются и образуютъ населенныя полосы, протягивающіяся отъ предгорій Талышинскаго хребта и до берега моря.

Кромѣ этихъ трехъ лентъ, равнина почти сплошь покрыта лѣсомъ, лишь близъ селеній онъ вырубленъ и мѣсто его заступаютъ чалтыки, сады и пашни.

Вслѣдствіе незначительнаго паденія равнины, воды, сбѣгающія съ горъ, окаймляющихъ ее съ запада, во многихъ мѣстахъ застаиваются и образуютъ обширныя болота, порождающія лихорадки.

Ширина дороги. На протяженіи этого участка дорога повсемѣстно допускаетъ колесное движеніе; лишь въ с. Алакапешта пересѣчена арыками, бока которыхъ придется срѣзать для проѣзда на колесахъ, да въ с. Тангярутъ строенія и изгороди садовъ и дворовъ съуживаютъ ее до 2 шаговъ. За исключеніемъ же этихъ двухъ мѣстъ, ширина ея колеблется отъ 3 до 6 шаговъ.

Грунтъ дороги до с. Шахъ-агачи—песокъ, далѣе же примѣшивается глина.

Вода повсемѣстно въ изобиліи, чистая и хорошая на вкусъ.

Фуражъ Подножный кормъ въ изобиліи на всемъ протяженіи участка, въ многочисленныхъ же придорожныхъ селеніяхъ можно найти ячмень и саманъ.

Топливо. Путь идетъ почти все время лѣсомъ.

Бивачныя мѣста. Внѣ селеній на всемъ протяженіи участка можно указать какъ на мѣсто удобное для бивака лишь на промежутокъ между с. Пенсаръ, Бутосаръ и Алакапешта, гдѣ можно расположить до бригады пѣхоты съ двумя—тремя батареями и полкомъ конницы. Большія удобства для размѣщенія войскъ представляютъ обширные дворы и сады селеній.

Позицій на участкѣ не встрѣчается.

2) Второй участокъ—отъ с. Тангярутъ до государственной границы.

На этомъ протяженіи, охватывающемъ весь второй переходъ и половину третьяго, дорога идетъ по хребтамъ, сопровождающимъ теченіе р. Тангярю и по ея ущелью.

Хребты, между которыми течетъ Тангярю, составляютъ восточные контрфорсы пограничнаго съ Персіей главнаго хребта Талышинскихъ горъ; оба они сплошь покрыты лѣсомъ, оба круто обрываются къ руслу рѣки Тангярю, образуя ея узкое скалистое ущелье; лишь изрѣдка на ихъ скатахъ встрѣчаются небольшія террасы, обыковенно занятыя кочевками.

Спуски и подъемы. Болѣе серьезныхъ подъемовъ на участкѣ встрѣчается два, а спусковъ—одинъ. Первый подъемъ, съ приморской равнины на хребетъ Тангярюбандъ, пологъ и доступенъ безъ разработки для полевой артиллеріи и аробнаго обоза; второй—изъ ущелья р. Тангярю на перевалъ черезъ Талышинскій хребетъ, чрезвычайно утомителенъ и безъ разработки недоступенъ для повозокъ; изъ нихъ болѣе половины приходится на подъемъ и лишь около часу на прохожденіе промежуточныхъ террасъ.

Значительный спускъ встрѣчается близъ Бѣлаго моста, гдѣ дорога оставляетъ гребень хребта и спускается въ ущелье р. Тангярю. Спускъ этотъ сначала крутъ, идетъ зигзагами (въ теченіи 10 минутъ), затѣмъ дѣлается пологимъ, но и на этой части не допускаетъ колеснаго движенія, но уже не по крутизнѣ, а потому что здѣсь дорога представляетъ вьючную тропу шириной въ 1—½ шага.

Кромѣ указанныхъ значительныхъ подъемовъ и спусковъ, слѣдуя вверхъ по теченію р. Тангярю ея ущельемъ, дорога постоянно подымается и спускается при переходѣ черезъ выступы изъ подъ глинянаго покрова скалы, составляющей ядро хребта. Безпрестанные эти, хотя и незначительные, подъемы и спуски чрез-

вычайно утомительны и опасны, такъ какъ представляютъ какъ бы каменныя лѣстницы съ выбитыми въ скалѣ копытами ямами вмѣсто ступеней.

Ширина дороги. До спуска въ ущелье р. Тангярю дорога идетъ по гребню хребта и представляетъ цѣлую сѣть вьючныхъ тропъ, ширина которой колеблется отъ 2 до 5 шаговъ, такъ что при незначительномъ исправленіи можетъ пройти полевая артиллерія и аробный обозъ. Начиная же со спуска въ ущелье и далѣе, ширина дороги рѣдко превосходитъ одинъ шагъ и потому допускаетъ лишь движеніе пѣшкомъ и верхомъ.

Грунтъ. На гребнѣ хребтовъ (до спуска въ ущелье р. Тангярю и при подъемѣ) глинистый, на террасахъ ущелья глина смѣшана съ черноземомъ, образовавшимся отъ гніенія листвы; на склонахъ ущелья дорога идетъ мѣстами по голой скалѣ, мѣстами по той же скалѣ, но разсыпавшейся отъ вывѣтриванія, мѣстами по глинѣ, прикрывающей эту скалу.

Вода, на участкѣ дороги отъ Бѣлаго моста и до границы, чистая, вкусная, и прозрачная, въ изобиліи течетъ изъ склоновъ горъ въ видѣ родниковъ и ручьевъ, падающихъ въ р. Тангярю; до моста Ахъ-керпи она встрѣчается лишь у окончанія крутой части спуска въ ущелье Тангярю, гдѣ течетъ ручей, впадающій въ эту рѣку, да близь «пашни» протекаютъ еще два ручья.

Фуражъ. Подножный кормъ до подъема на пограничный хребетъ, гребень котораго представляетъ сплошной роскошный лугъ, скуденъ. Незначительные запасы зерноваго фуража и саману можно найти въ селеніяхъ Палякяшъ и Сымъ.

Топливо. Дорога идетъ дубовымъ и орѣховымъ лѣсомъ.

Бивачныя мѣста. 1) На террасѣ, образуемой водораздѣломъ Тангярю и Истису, что между крутой и пологой частью спуска къ Бѣлому мосту, можно расположить полкъ конницы и батарею.

2) На уступахъ близь с. Сыма могутъ стать до 4 батальоновъ пѣхоты.

Кромѣ этихъ мѣстъ, для бивака отрядовъ не болѣе 1 баталіона встрѣчаются удобныя мѣста на уступахъ, образуемыхъ горными отрогами, которые и указаны въ маршрутѣ.

Третій участокъ: отъ государственной границы до с. Ханъ-кяндъ.

На этомъ участкѣ, охватывающемъ вторую половину третьяго перехода и небольшую часть четвертаго, дорога спускается съ пограничнаго хребта въ Ардабильскую котловину по западнымъ контрфорсамъ этого хребта. Эти контрфорсы рѣзко отличаются отъ восточныхъ: они коротки (такъ какъ Ардабильская равнина выше Ленкоранской на слишкомъ 4 тыс. футъ), отлоги, значительно менѣе возвышаются надъ дномъ долинъ текущихъ съ пограничнаго хребта рѣкъ, лѣсъ и скалы пропадаютъ.

Подъемовъ и спусковъ значительныхъ нѣтъ, въ общемъ же весь этотъ участокъ дороги представляетъ пологій спускъ къ р. Наминъ-чаю, а затѣмъ ея долиною къ Ардабильской равнинѣ.

Ширина дороги. На всемъ этомъ участкѣ дорога удобна для колеснаго движенія хотя бы даже въ рессорномъ экипажѣ, ширина ея колеблется между 4 и 14 шагами.

Грунтъ на всемъ протяженіи участка—хрящеватый.

Вода. Дорога идетъ вдоль р. Наминъ-чая, въ которой вода вполнѣ годна для питья.

Всесоюзная библиотека

Фуражъ. Большіе запасы ячменя и саману можно найти въ с. Наминъ.

Топливо. Лѣса нѣтъ; жители топятъ кизякомъ, пирамиды котораго возвышаются около каждой сакли, и частью дровами, привозимыми на ишакахъ изъ нашихъ лѣсовъ.

Бивачныя мѣста. Вся долина Наминъ-чая представляетъ удобное мѣсто для расположенія бивакомъ отряда произвольной силы: долина суха, а рѣка Наминъ-чай обильна хорошей водой (особенно выше с. Намина).

Позиціи. Высоты, на которыхъ у дороги возвышается два могильныхъ памятника (двѣ башни), представляютъ удобную позицію для 4 баталіоновъ пѣхоты и 8 орудій; съ позиціи этой обстрѣливается вся долина р. Наминъ-чая.

4) Четвертый участокъ: отъ с. Ханъ-кяндъ до г. Ардабиля.

На этомъ участкѣ, охватывающемъ почти весь четвертый переходъ, дорога идетъ по Ардабильской равнинѣ. Равнина эта представляетъ дно возвышенной ($4^1/_2$ т. ф. надъ ур. моря) котловины, ограниченной на востокѣ Талышинскими горами и ихъ продолженіемъ хр. Багровъ-дагомъ, на югѣ хр. Бозгушемъ, на западѣ водораздѣломъ Аджи-чая и Баихъ-чая, на сѣверѣ частью Саваланомъ, частью отрогами Талышинскихъ горъ. Равнина эта прорѣзывается многочисленными рѣчками, общимъ стокомъ которыхъ служитъ р. Кара-су; она совершенно безлѣсна, почти сплошь покрыта пашнями, орошаемыми цѣлою сѣтью арыковъ.

Ширина дороги. И на этомъ участкѣ дорога вполнѣ удобна для колеснаго движенія, затруднятъ его лишь изрѣдка пересѣкающіе дорогу арыки; ширина дороги колеблется отъ 8 до 16 шаговъ.

Грунтъ. Съ приближеніемъ къ р. Кара-су грунтъ изъ хрящеватаго переходитъ постепенно въ глинистый, какимъ и становится на лѣвомъ берегу рѣки.

Вода встрѣчается у с. Нуады и у с. Киляндовъ, гдѣ дорога пересѣкаетъ р. Кара-су и р. Балагли-чай.

Фуражъ. Запасы зерноваго фуража и саману имѣются значительные въ г. Ардабилѣ и селеніяхъ Келькуранѣ, Нирѣ, Баблобанѣ. Подножнаго корму вблизи дороги мало.

Топливо. Лѣса нѣтъ, запасы кизяковъ имѣются въ каждомъ селеніи.

Бивачныя мѣста. Для расположенія бивакомъ удобны окрестности с. Нуады и Киляндова, какъ имѣющія воду. Для расквартированія—городъ Ардабиль, насчитывающій до $8^1/_2$ тыс. дворовъ, но оно опасно въ виду враждебности жителей и разобщенности дворовъ, обнесенныхъ высокими глинобитными стѣнами.

Позиціи. Удобныхъ позицій не встрѣчается.

IV. Распредѣленіе населенія по участкамъ.

Населеніе вдоль описаннаго пути распредѣлено чрезвычайно неравномѣрно: густое на первомъ, третьемъ и четвертомъ, его совсѣмъ почти нѣтъ на второмъ.

По религіи. Вдоль всего пути населеніе почти исключительно исповѣдуетъ религію магометанскую, но на первомъ, третьемъ (за исключеніемъ с. Миновара) и четвертомъ участкахъ— шіитскаго толка, на второмъ же и смежной съ нимъ части перваго—суннитскаго.

Въ началѣ перваго участка, по берегу моря встрѣчаются и селенія молоканскія (Вель, Воробьевская ватага, часть Сутамордова).

По національности Населеніе вдоль всего пути такъ же однородно, какъ и по религіи: за исключеніемъ указанныхъ поселковъ русскихъ сектантовъ, всѣ остальные заселены тюрко-татарами: въ нашихъ предѣлахъ и въ ближайшей къ границѣ полосѣ Персіи талышами, а ближе къ Ардабилю—адербейджанскими татарами. Племена эти говорятъ различными языками.

Жители перваго участка занимаются преимущественно разведеніемъ риса, хлѣбопашествомъ и садоводствомъ; второстепеннымъ же занятіемъ у нихъ является скотоводство; тогда какъ на второмъ участѣ, у полукочеваго его населенія, оно стоитъ на первомъ планѣ, а хлѣбопашество и садоводство занимаетъ второе мѣсто.

На третьемъ и четвертомъ участкѣ жители занимаются преимущественно хлѣбопашествомъ, затѣмъ скотоводствомъ, при чемъ особенно много разводятъ овецъ, въ нашихъ предѣлахъ жители держатъ въ большомъ количествѣ и рогатый скотъ, особыя породы—съ горбами.

Размѣщеніе населенія. Рѣзкое различіе въ природѣ первыхъ двухъ участковъ и двухъ послѣднихъ вызвало и различіе въ родѣ жилищъ, въ которыхъ размѣщается ихъ населеніе. Въ богатыхъ лѣсомъ и атмосферными осадками первыхъ двухъ участкахъ жилища состоятъ изъ бревенчатыхъ курныхъ избъ, смазанныхъ снаружи и внутри глиной, съ двускатной камышевой или щепяной крышей: въ безлѣсныхъ же и страдающихъ засухами двухъ послѣднихъ—сакли изъ сырца съ плоскими глиняными же крышами.

Въ первыхъ двухъ жилища сильно разбросаны, окружены садами, въ послѣднихъ двухъ они стоятъ чрезвычайно тѣсно другъ около друга и сопровождаются лишь небольшими дворами, окруженными глинобитными стѣнами.

Жилища нашихъ подданныхъ обыкновенно состоятъ изъ одной большой комнаты съ каминомъ и печью безъ трубъ и рядомъ съ ней маленькой. Съ другой стороны большой комнаты пристраивается сарай, служащій конюшней и скотнымъ дворомъ. На дворѣ обыкновенно имѣется вышка, куда переселяются жители изъ избъ въ жаркое время: на ней можетъ лечь до 10 человѣкъ, а подъ ней можно поставить до 8 лошадей, которые будутъ укрыты если не отъ холода, то отъ дождя.

Жилища жителей послѣднихъ двухъ участковъ совершенно сходны съ тѣми, какія мы встрѣчаемъ въ нашихъ армянскихъ селеніяхъ: небольшія жилыя помѣщенія съ каминомъ и печью въ полу, отдѣленныя низкой перегородкой отъ конюшни или буйволятника, но съ той разницей, что всѣ постройки надземныя, а не землянки, вырытыя въ полугорѣ.

V. Родъ дороги по участкамъ.

На протяженіи перваго участка дорога почти вездѣ допускаетъ колесное движеніе; на второмъ оно возможно при незначительныхъ исправленіяхъ до спуска въ ущелье р. Тангярю, далѣе же она обращается въ узкую тропу допускающую лишь движеніе пѣшкомъ или верхомъ и то на болѣе привычныхъ лошадяхъ. *) На третьемъ же и четвертомъ дорога вполнѣ удобна для колеснаго движенія.

*) У ѣхавшихъ со мной по этому участку объѣздчиковъ пограничной стражи въ двухъ мѣстахъ лошади падали съ кручи въ р. Тангярю.

Такъ что для обращенія этого пути въ колесную дорогу потребуется разработать его на протяженіи 31 версты, изъ нихъ 11 верстъ (между пашней, что у спуска къ Бѣлому мосту и с. Сымъ) порохострѣльныхъ работъ; спускъ къ Ахъ-керпи (до пашни) и подъемъ на гребень пограничнаго хребта (9 верстъ) придется разработать, а участокъ до спуска можетъ быть обращенъ въ колесный лишь уширеніемъ полотна сѣти тропъ и незначительными срѣзами, чтобъ сдѣлать полотно это горизонтальнымъ, при томъ дѣло придется имѣть на этомъ участкѣ лишь съ глиной.

Въ настоящемъ же видѣ путь этотъ, кратчайшій и наиболѣе удобный и торный изъ Ленкорани въ Ардабиль, проходимъ лишь для пѣхоты и конницы, снабженныхъ вьючнымъ обозомъ, и для горной артиллеріи.

Генеральнаго Штаба
Штабсъ-Капитанъ *Кузьминъ-Караваевъ.*

МАРШРУТЪ № 2.

Отъ г. Ленкорани чрезъ с. с. Рва, Тангованъ, Касмальянъ, Кильвязъ, Суруханны, Хачатуръ въ г. Ардабиль.

(Рекогносцировка произведена нѣсколько далѣе с. Хачатуръ, затѣмъ до Ардабиля приводятся распросныя свѣдѣнія).

Примѣчаніе. Разстоянія показаны во времени хода коня и въ верстахъ; число верстъ опредѣлено въ нашихъ предѣлахъ по верстовой картѣ, а въ Персидскихъ предѣлахъ, гдѣ мѣстность болѣе ровная, по ходу коня, опредѣленному на вымѣренной дорогѣ. Для поясненія маршрута могутъ служить листы IV и V, III и II верстовой карты, а въ предѣлахъ Персіи прилагаемая маршрутная съемка.

ПУБЛ... ЛГ... 12 С.С.С.Р.

МАРШРУТЪ № 2.

От Ленкорани черезъ Кильвязъ въ Ардабиль.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
Переходъ первый 20 верстъ, ѣзды шагомъ 3 часа 25 минутъ. От гор. Ленкорани до сел. Сыгна	718 / 3695 *)	г. Ленкорань.							Г. Ленкорань расположенъ на берегу Каспійскаго моря при впаденіи въ него р. Ленкорань-чай, на лѣвомъ берегу послѣдней.		
			20		Дорога отходитъ отъ южной окраины города, около которой она спускается на заливной лугъ, тянущійся вдоль р. Ленкоранъ-чай, которымъ и слѣдуетъ до с. Балабуръ.	Изъ р. Ленкоранъ-чай.	Дорога идетъ лѣсомъ; въ с. Ленкорани и окрести. деревьяхъ можно собрать значит. запасъ фуража.	Колесная 4—10 шаговъ.	Его можно подраздѣлить на 3 части—первую южную или главную, имѣющую характеръ европейскій, съ правильными, довольно широкими улицами, хорошей постройки каменными домами, эта часть города освѣщается керосиномъ, въ ней находятся присутственныя мѣста, здѣсь живутъ и должностныя лица; вторая-сѣверная, татарская съ кривыми узкими и грязными проулками, деревянными домами, окруженными высокими камышевыми заборами; къ ней на западѣ примыкаетъ базаръ. Третью часть города составляетъ тянущаяся вдоль берега молоканская слободка. Изъ прежнихъ укрѣпленій уцѣлѣли лишь двѣ башни, изъ нихъ одна обращена въ маякъ.		
		с. Карачиляръ.	15		Дорога идетъ возлѣ садовъ сел. Карачиляръ, а затѣмъ селенія Сабыръ, здѣсь она переходитъ чрезъ одинъ изъ рукавовъ р. Ленкоранъ-чай.		Топливо и подножный кормъ въ изобиліи.	Дорога допускаетъ движеніе на колесахъ, ширина ея колеблется отъ 3 до 6 шаг.	До селенія Балабуръ по обѣимъ сторонамъ дороги разстилается прикаспійская Ленкоранская равнина, здѣсь густо населенная, такъ что съ дороги видны почти все время лишь сады окрестныхъ селеній.		
		с. Сабыръ.	5		Дорога снова переходитъ черезъ тотъ же рукавъ.			Вьючная 1 шагъ ширины.			
			25		Дорога пересѣкаетъ изгибъ рѣки и входитъ въ кусты.						
	17 м. шіит.	с. Люссаръ.	5		Вправо отъ дороги виднѣется мельница с. Люссаръ.				С. Люссаръ составляютъ 17 дворовъ, разбросанныхъ въ лѣсу и садахъ на большое пространство.		
			12		Дорога подходитъ къ с. Балабуръ и идетъ вдоль него.						
	7 м. шіит.	с. Балабуръ.	6	1 ч 22 м. / 8¼ в.	Дорога подходитъ къ глубокому арыку, перейдя чрезъ который, она крутыми зигзагами подымается на г. Балабуръ; пройдя нѣсколько шаговъ по краю обрыва надъ рѣкой Ленкоранъ-чай, она спускается снова внизъ въ долину этой рѣки, пере-	Вода въ рѣкѣ Ленкоранъ-чай годная для питья.			С. Балабуръ расположено у начала горъ, составляющихъ восточныя вѣтви Талышинскаго хребта. Равнина уступаетъ мѣсто ущелью между двумя такими вѣтвями, идущими отъ вершинъ Кюмюръ-кей и Кызъ-Юрды. Обѣ вѣтви сплошь покрыты лѣсомъ, лишь около селеній тамъ гдѣ онъ вырубленъ и замѣненъ пашнями.		Влѣво отходитъ дорога въ сел. Сифидоръ) на картѣ названа Сифидой).
			2								
			2								

*) Съ окрестными селеніями.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От города Ленкорани до селенія Балабуръ.

МАРШРУТЪ № 2.

Отъ **Ленкорани** черезъ **Кильвязъ** въ **Ардабиль**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Первый переходъ. Отъ города Ленкорани до сел. Сыгна 20 верстъ; ѣзды шагомъ 3 часа 25 минутъ.	4 м. шіит.	с. Анаръ-Багы.	8	1 ч. 40 м. / 10 в.	ходитъ чрезъ небольшой ручеекъ, затѣмъ болѣе значительный и подходитъ къ руслу Ленкоранъ-чая и такъ доходитъ до с. Анаръ-Багы.	Вода въ р. Ленкоранъ-чай, годная для питья.	Топливо въ изобиліи; подножный кормъ скудный; въ селеніяхъ можно найти небольшое количество сухаго фуража.	Вьючная 2—3 шага.	С. Анаръ-Багы расположено у выхода одного изъ ущелій, образуемыхъ отрогами горъ, въ долину р. Ленкоранъ-чая (ширина ея здѣсь до 1/2 в.). Какъ и всѣ селенія лѣсистаго участка этаго пути, Анаръ-Багы не представляетъ чего либо совокупнаго, а ея 4 двора попарно расположены на отрогахъ, образующихъ ущелье, въ разстояніи до 1/4 вер. другъ отъ друга.		
	10 м. шіит.	Рва.	15		Пройдя сел. Анаръ-багы, дорога 4 раза переходитъ чрезъ не большой ручей и подходитъ къ с. Рва.			Колесная 3—4 шага.			
	10 м. шіит.	с. Молады.	7	2 ч. 7 м. / 13 3/4 в.	Дорога идетъ лѣвымъ берегомъ р. Ленкоранъ-чай, на протяженіи 2 мин. круто подымается на подходящій къ руслу рѣки отрогъ и снова спускается, затѣмъ чрезъ 5 минутъ подходитъ къ чалтыкамъ с. Молады.		Дорога идетъ лѣсомъ, подножный кормъ хорошій.	Вьючная тропа. Отъ 2 до 3 шаг. 2 шага.			
			5								
			7		Далѣе дорога продолжаетъ сопровождать теченіе р. Ленкоранъ-чай; на другомъ берегу видно с. Ашла, а затѣмъ с. Сіобиль.						
			2		Дорога подымается на глинистый откосъ, составляющій здѣсь берегъ рѣки и идетъ по выбитой въ немъ копытами лѣстницѣ. Чрезъ 3 минуты ѣзды шагомъ, снова такая же лѣстница, но ее можно избѣжать, переѣхавъ на другой берегъ рѣки, а затѣмъ снова переправиться на лѣвый. Пройдя по этому берегу тропа подходитъ все ближе и ближе къ руслу и наконецъ идетъ по скалистому дну рѣки, проходитъ по песчаной отмели, затѣмъ снова по дну и опять выбирается на лѣвый берегъ (скалы, заграждающія путь, оканчиваются).						Вправо на склонѣ горъ виднѣется хижина.
			5								
			13				Дорога идетъ лѣсомъ; въ селеніяхъ можно найти небольшіе запасы ячменя и саману.				
			5								
			13								
	12 м. шіит.	с. Тангованъ.	13	2 ч. 58 м. / 17 1/2 в.	Дорога переходитъ на правый берегъ рѣки къ с. Тангованъ.			Вьючная 1—4 шаговъ. 2—1/2 ш. 1/2—1 ш. 4—1 ш. 1 шагъ.	Здѣсь склоны правобережнаго хребта на протяженіи около 3 вер. образуютъ терассу шириной около полуверсты, на которой и раскинулись сел. Тангованъ и с. Сыгна.		Уступъ этотъ представляетъ удобное мѣсто для расположенія бивакомъ —отряда силою до бригады пѣхоты съ полкомъ кавалеріи и 3 батареями.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Балабуръ** до селенія **Сыгна**.

МАРШРУТЪ № 2.

Отъ Ленкорани черезъ Кильвязъ въ Ардабиль.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реліефу.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
Первый переходъ отъ г. Ленкорани до с. Сыгна 20 вер; ѣзды шагомъ 4 часа 25 мин.											
Отъ сел. Сыгна до сел. Хальфа-кяндъ 30 верстъ; ѣзды шагомъ 6 часовъ 19 мин.	6 м.	с. Сыгна.	11		Дорога снова переходитъ на лѣвый берегъ.	Вода въ р. Ленкорань-чай и Лакору хорошая, годная для питья.	Топливо въ изобилiи, подножный кормъ плохъ, а сухой фуражъ достать можно въ сел. Тонгосанъ и Тывыль.	Вьючная тропа, 1 метр.	С. Сыгна расположено на западной оконечности тонгованскаго плато, гдѣ оно мысомъ вдается между р. Лакору и Ленкорань-чай.		
			3		По крутому каменистому подъему дорога снова подымается на Тангованское плато и идетъ вдоль изгороди пашень с. Сыгна.						
				3 ч. 25 м 20 в.							
			2		Отъ с. Сыгна дорога крутыми зигзагами спускается въ руслу р. Лакору, переходитъ въ бродъ по ея каменистому руслу; слѣдуетъ по небольшому уступу, вдающемуся угломъ между Лакору и Ленкоранъ-чай и круто подымается на гребень отрога, раздѣляющаго Лакору и Вернару.					Для обезпеченнаго безпрерывнаго движенія требуется постройка моста, ибо бродъ обыкновенно неглубокій ($2^1/_2$ ф.) въ случаѣ дождей въ горахъ закрывается. Для колеснаго движенія подъемъ раздѣлать и далѣе уширить дорогу до желаемой ширины.	Прямо (вправо) въ долину р. Ленкорань-чай отходитъ тропа.
			8								
			1								
			8		Дорога чрезъ гребень отрога переходитъ на его сѣверный скатъ и такъ подходитъ къ с. Тывыль.				С. Тывыль расположено на такомъ же, но нѣсколько меньшемъ, уступѣ праваго берега р. Ленкорань-чай, какъ и Тонговапъ.		Мѣсто удобное для расположенія бивакомъ полка конницы.
	4 м. 1 шіит.	с. Тывыль. *)		19 м. 2 в.							
			8		Отъ с. Тывыль дорога поворачиваетъ налѣво и круто подымается по гребню хребта, идущаго отъ вершины Сіовы-бандъ.	Дорога идетъ лѣсомъ, сухаго фуража достать негдѣ, подножный кормъ скудный.		Вьючная тропа, 1 метр.	Хребетъ, по которому идетъ дорога отъ с. Тывыль, начинается отъ г. Дыздысахъ, одной изъ вершинъ Талышинскаго хребта На всемъ своемъ 20 верстномъ протяженіи онъ служитъ водораздѣломъ рѣкъ Лакору и Вернару. Вершина Свекау дѣлитъ его на двѣ почти равныя части, изъ которыхъ западная безлѣсна, скалиста, съ рѣзкими очертаніями и обрывистыми склонами, въ особенности южными, тянется она строго съ запада на востокъ, у вершины Свекау хребетъ мѣняетъ это направленіе на сѣверо-сѣверо-восточное, покрывается лѣсомъ, грунтъ изъ хрящеватаго дѣлается глинистымъ съ примѣсью чернозема, образовавшагося отъ гніенія листьевъ, склоны же хотя и крутые, но не обрывистые, очертанія получаютъ болѣе мягкія.	Для обращенія въ колесную потребуется подъемъ разработать, далѣе же лишь уширить полотно.	Вправо (прямо) идетъ вьючная тропа въ с. Доваръ-диби и далѣе въ Розговъ.
			14		Дорога продолжаетъ подыматься по гребню хребта, но полого.						
			5		Снова крутой подъемъ въ продолженіи 5 минутъ.					Для обращенія въ колесную—потребуется подъемъ разработать.	
			36		Далѣе опять полого.						
			32		Черезъ 36 минутъ ѣзды шагомъ, чрезвычайно крутой подъемъ зигзагами по скользкой глинистой почвѣ, такъ что приходится спѣшиться. **)					Подъемъ потребуетъ для колеснаго движенія разработки и уширенія.	Съ уступа внизъ идетъ пѣшеходная тропа (въ началѣ довольно широкая).
					Подъемъ этотъ приводитъ дорогу на небольшой уступъ, пройдя по которому шаговъ 20, она снова подымается круто зигзагами къ сѣверной вершинѣ горы Сіовыбандъ.						

*) На верстовой картѣ его нѣтъ.

**) Спачала попробовали въѣхать верхомъ, но на серединѣ подъема двѣ лошади поскользнули, одна упала внизъ по крутому склону хребта, не расшиблась лишь потому, что задержана была ремнемъ, а другая удержалась на тропѣ.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія Сыгна до верш. Свекау.

МАРШРУТЪ № 2.

От Ленкорани черезъ Кильвязъ въ Ардабиль.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От верш. Свекау до верш. Панабянтъ.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Второй переходъ. Отъ сел. Сыгна до сел. Хальфа-кяндъ 30 верстъ; ѣзды шагомъ 6 часовъ 19 минутъ.	4 м. шіит.	с. Сіовы.	12		Дорога круто, подъ острымъ угломъ, поворачиваетъ налѣво (на востокъ) и, продолжая подыматься, но уже болѣе полого, огибаетъ съ восточной стороны сѣверную изъ вершинъ Сіовы-бандъ, переходитъ на западный ея склонъ, огибаетъ небольшой горбикъ, лежащій на сѣдловинѣ между двухъ ея вершинъ, и снова переходитъ на восточный склонъ.	Воды нѣтъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; сухой фуражъ въ небольшомъ количествѣ можно достать въ сел. Сіовы и Тыздыпонъ.	Вьючная тропа. 2—3 шаг. | 2—1 шаг. | 3—2 шаг. | 1 шаг.			
			8	2 ч. 24 м.	Идя по восточному склону, она огибаетъ Сіови-бандъ и выходитъ на сѣдловину между этой горой и горой Раштокала.						
			15	10 в.	Проходитъ по восточному склону г. Раштокала и спускается вдоль гребня къ узкой сѣдловинѣ между гор. Раштокала и слѣдующей вершиной хребта (не имѣетъ названія).				С. Сіовы расположено у подножья обрыва г. Раштокала, скаты [illegible]лаются нѣсколько положе, лѣсъ [illegible]рубленъ и тропа спускается меж[illegible] пашень.	Подъемы и спуски пологи, но для колеснаго движенія необходимо полотно дороги очистить отъ пересѣкающихъ его древесныхъ корней.	Съ сѣдловины отъ дороги влѣво спускается вьючная тропа—къ с. Сіовы, отъ котораго, миновавъ Раштокала, поднимается снова на гребень хребта.
	5 м. шіит.	с. Тыздыпонъ.	30		Съ сѣдловины дорога по гребню подымается къ слѣдующей его вершинѣ, подходитъ къ изгороди пашни с. Тыздыпонъ, *) одна изъ крышъ котораго виднѣется влѣво на склонѣ. Идя вдоль этой изгороди, дорога подымается на вершину.						На сѣдловинѣ дорогу пересѣкаетъ тропа изъ Сіовы въ ущелье р. Вернару.
			10	3 ч. 9 м.							
		с. Амаратъ.	15	15 в.	Обогнувъ вершину, дорога нѣсколько спускается на небольшую сѣдловину, поворачиваетъ направо (на западъ) и подымается по узкому безлѣсному гребню.				Хребетъ поворачиваетъ на западъ, лѣсъ до г. Свекау еще виднѣется справа внизу (въ ущельѣ, [illegible]ребетъ же голъ), а затѣмъ совсѣмъ [illegible]ропадаетъ (см. стр. 121).		Влѣво внизу въ долинѣ р. Лякору виднѣется с. Амаратъ.
			19		Дорога проходитъ между двумя вершинами и выходитъ на южный склонъ г. Свекау, идетъ вдоль его перелома, затѣмъ спускается къ верховьямъ одного изъ истоковъ Сарындары, огибаетъ и прочіе и круто подымается на плато горнаго отрога, отдѣляющаго Сарындары отъ Амалыхъ-дары.	Изъ ручьевъ истоковъ Сарындары.	Чтобъ имѣть фуражъ и топливо, нужно спуститься на долину рѣки Вернару, гдѣ разбросаны селенія сельскаго общества Верн.	Вьючная тропа. отъ 1—4 шаговъ. | 1—½ шаг. | 1—3 ш.		Подъемъ потребуетъ разработки.	**Мѣсто для привала.** Вправо отдѣляется вьючная дорога въ с. Дыгя.
			13								
			10		Пройдя по плато, дорога по лѣвому склону ущелья р. Амалыхъ-дара выходитъ на сѣдловину.						
			8		Дорога проходитъ по пашнямъ сѣдловины и подымается сначала полого, а потомъ крутыми зигзагами почти на гребень хребта, затѣмъ по-					Придется раздѣлать зигзагами для возможности колеснаго движенія.	Слѣва подходитъ вьючная тропа изъ с. Амаратъ.
			6								

*) С. Тыздыпонъ на нашу карту не нанесено.

МАРШРУТЪ № 2.

Отъ Ленкорани черезъ Кильвязъ въ Ардабиль.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по рѣлиціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фураж.	Родъ дороги и ея ширина.
Второй переходъ отъ селенія Сыгна до селенія Хальфа-кяндъ 30 верстъ; ѣзды шагомъ 6 часовъ 19 минутъ.					лого подымается близъ гребня по сѣверному его склону къ вершинѣ Баблобантъ. Вправо снизу въ долинѣ р. Вернару виднѣются многочисленныя селенія Верійскаго сел. общества. Поднявшись на Баблобантъ, дорога все по сѣверному склону хребта начинаетъ спускаться къ верховьямъ р. Вернару, причемъ дважды проходитъ между отдѣльн. остроконечными скалами, уцѣлѣвшими отъ вывѣтриванія. По склонамъ видны пни и отдѣльныя деревья. Затѣмъ полого спускается на сѣдловину, раздѣляющую истоки Вернару отъ таковыхъ же Керъ-чая.	Вода есть внизу въ р. Розговъ-чаѣ.	Топливо и фуражъ можно достать въ с. Верн.	Вьючная колесная отъ 3 до 4 шаговъ.
			13					
			24					
			35		Съ сѣдловины дорога сначала полого (между пашень), а затѣмъ круто подымается по сѣвернымъ склонамъ г. Панабантъ, подходитъ къ вершинѣ, идетъ по гребню хребта, а потомъ снова подымается по сѣверному склону на перевалъ чрезъ вѣтвь хребта, тянущуюся къ сѣверу къ дер. Риза-Кюджа. Перейдя черезъ сѣдловину, дорога идетъ вдоль сѣверныхъ склоновъ хребта, огибаетъ верховья р. Розговъ-чай и переходитъ на восточный склонъ Талышинскаго хребта, проходитъ не побольшому уступу, поворачиваетъ налѣво (на западъ) и вдоль ущелья Бармахсаръ-дара подходитъ къ перевалу чрезъ Талышинскій хребетъ Бармаксаръ или Чертовы-ворота.			
			20					
			11					
		пер. Чертовы вороты.		6 ч. 3 м.				
				28½ в.				
			16		Отъ Чертовыхъ воротъ дорога сначала спускается круто по скалѣ, а за тѣмъ болѣе отлого по ея россыпи; повернувъ налѣво (на югъ) переходитъ черезъ одинъ изъ отроговъ, потомъ снова повертывается направо (на западъ) и спускается къ сел. Хальфа-Кяндъ.	Изъ р. Мистонъ-чай.	Кизякъ и запасы фуража можно имѣть въ селеніяхъ.	
21 мус. шіит.		с. Хальфъ-кяндъ.		6 ч. 19 м.				
				30 в.				

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ города Панабантъ до селенія Касмальянъ.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Близъ вершины Дыздысыхъ хребетъ, по которому шла дорога, упирается въ дикій скалистый главный хребетъ Талышинскихъ горъ. Послѣдній скалистой стѣной протягивается съ сѣвера на югъ, круто, почти отвѣсно, обрывается къ западу, къ Мистонскому ущелью, и нѣсколько болѣе полого къ Розговскому. У верховьевъ ущелья Бармаксаръ-дара скалистый гребень хребта разрывается, оставляя проходъ между скалами въ 6 шаговъ шириной, гдѣ и проходитъ дорога изъ Мистона въ Розговъ. Проходъ этотъ называютъ русскіе Чертовыми воротами.	Требуетъ лишь незначительнаго измѣренія.	Дорогу пересѣкаетъ вьючная дорога изъ Дыгя въ Керъ Розговскій. Вправо отходитъ тропа въ Розговъ. На перевалѣ дорогу пересѣкаетъ вьючная тропа изъ Розгова въ Пиличай (въ Персіи). Справа подходитъ дорога изъ Розгова.
С. Хальфа-кяндъ расположено на восточномъ склонѣ Мистонскаго ущелья, на ручьѣ, впадающемъ въ Мистонъ-чай. Оно имѣетъ уже совершенно другой видъ, нежели сел., лежащія на восточной сторонѣ Тал. хребта (Амаратъ, Верійскія, Сіовы Тангованъ и т. д.) Состоитъ оно изъ сакель, сложенныхъ изъ сырца, съ		Влѣво идетъ вьючная дорога въ Мистонъ. При спускѣ къ р. Мистонъ-чай Талышинскій хребетъ образуетъ уступъ шириной около версты, на протяженіи 2 вер. отъ п. Османгенскаго и до с. Хальфа-кяндъ — весьма удобный для расположенія бивакомъ отряда силою до дивизіи пѣ-

МАРШРУТЪ № 2.

От **Ленкорани** черезъ **Кильвязъ** въ **Ардабиль**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по рѣчкамъ.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.
Трехдневный переходъ. От сел. Хальфа-кяндъ до гор. Суруханы 21½ верстъ, ѣзды шагомъ 3 часа 26 минутъ.								
	9 дв. м ш.	с. Татони.	9		Отъ сел. Хальфа-кяндъ дорога идетъ вдоль западныхъ склоновъ Талышинскаго хребта, отдѣляющаго р. Діонаръ отъ р. Мистонъ-чай. Склоны эти прорѣзаны руслами многочисленныхъ ручейковъ, вливающихъ въ Мистонъ-чай.	Изъ рѣчки Мистонъ чай.	Кизякъ и сухой фуражъ можно имѣть въ большомъ количествѣ въ придорожныхъ селеніяхъ и Мистонѣ.	Вьючная отъ 1—4 шаг.
			5		Черезъ 9 минутъ ѣзды дорога начинаетъ спускаться къ Мистонъ-чаю. Дорога проходитъ возлѣ с. Татони.			Колесная отъ 3 до 5 шаг.
			12		Миновавъ с. Татони, дорога спускается къ р. Мистонъ-чай.			Вьючная ½—2 шага.
	11 м. шіит.	с. Эвери.	9		Дорога идетъ каменистымъ русломъ Мистонъ-чая между ея отвѣсными (вышиной саж. 2) берегами и такъ проходитъ мимо с. Эвери.	Изъ рѣчки Мистонъ-чай и Кенджова-арю.		
			6		Миновавъ с. Эвери, дорога продолжая идти русломъ Мистонъ-чая подходитъ къ сел. Касмальянъ.			
	23 м. шіит.	с Касмальянъ.		41 м. 4 в.				
			8		У с Касмальянъ дорога подымается на лѣвый берегъ Мистонъ-чая и идетъ вдоль подошвы горъ, сопровождающей этотъ берегъ, мимо касмальянскихъ пашенъ, обсаженныхъ деревьями; пересѣкаетъ плоскій мысъ, вдающійся между р. Мистонъ-чай и Кенджова-арю и переходитъ на лѣвый берегъ этой послѣдней.	Изъ рѣчки Кенджова-арю.		Колесная 4—6 шаговъ.
			10		Пройдя нѣсколько шаговъ по лѣвому берегу, дорога пересѣкаетъ изгибъ рѣки, причемъ переходитъ на небольшомъ протяженіи на правый, затѣмъ снова идетъ по лѣвому.			Колесная 4—6 шаговъ.
			4		У мельницы дорога спускается по небольшому крутому обрыву къ рѣкѣ и идетъ ея русломъ, а потомъ снова поднимается на лѣвый берегъ пересѣкаетъ Амбударинскую рѣчку и идетъ среди пашень до с. Калаханъ.	Изъ рѣчки Амбударинской.		Колесная 1 шаг.
	22 м. шіит.	с. Калаханъ.	15					Транзитныя.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Касмальянъ** до п. **Кильвязскаго**.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
плоскими земляными крышами, невозможными по ту сторону хребта слѣдствіе обилія дождей; сакли скучены, а не разбросаны, какъ въ селеніяхъ восточной части.		хоты. Селенія Хальфа-кяндъ Мистонъ, Татони, Дыгя и Пирзавда-кяндъ могутъ доставить зерновой фуражъ и саманъ для отряда.
		Вправо отходитъ вьючная тропа въ с. Эвери.
С. Татони расположено на правомъ берегу Мистонъ-чая, состоитъ изъ такихъ же глиняныхъ сакель, какъ с. Хальфа-кяндъ.		
с. Касмальянъ расположено на обоихъ берегахъ Мистонъ-чая при его впаденіи въ р. Кенджоваарю; постройки таковы же, какъ и въ Хальфа-кяндѣ.		Справа подходитъ вьючная дорога изъ Эвери.
		На правомъ берегу виденъ хуторъ Могламы, переселенцы изъ с. Амбурдаря.
		Вправо отходитъ колесная дорога въ с. Амбурдаря.
С. Калаханъ расположено на правомъ берегу рѣчки, на западномъ склонѣ горы того же имени, рѣзко		

МАРШРУТЪ № 2.

Отъ **Ленкорани** черезъ **Кильвязъ** въ **Ардабиль**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Кильвязскаго** до **Ардабильской равнины**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Третій переходъ. Отъ с. Хальфъ-кяндъ до гор. Суруханны $21^1/_2$ вер. ѣзды шагомъ 3 часа 26 минутъ.	22 м. шіит.	с. Кальвязъ.	14	1 ч. 32 м. $9^1/_2$ в.	Около с. Калаханъ дорога снова идетъ по руслу рѣчки почти до с. Кильвязъ.	Изъ рѣчки Кенджовъ-ова	Киз. и сух. можно имѣть въ селен.	Вьючная 1—4 шага.	ыдѣляющейся изъ другихъ горъ воимъ очертаніемъ трехгранной пирамиды. С. Кильвязъ окружено яблочными садами, раскинуто на обоихъ берегахъ рѣчки.		
			10		Отъ с. Кильвязъ дорога полого подымается по восточнымъ склонамъ Кильвязской лощины и, переваливъ черезъ два небольшіе отрога пограничнаго хребта, подходитъ къ Кильвязскому посту.	Топлива нѣтъ, фуражъ имѣет. на посту въ колич. 2 мѣсяч. дачи на 100 лош.	Колесная 4—6 шаговъ.	Изъ ротника у поста.			Вправо отходитъ колесная дорога въ с. Тобоганъ. Влѣво отходитъ вьючная тропа въ с. Н. Гядюкъ.
			2								
		п. Кильвязскій.	17	2 ч. 1 м. $12^3/_4$ в.					Постъ Кильвязскій, нынѣ занятый казаками, состоитъ собственно изъ постоваго зданія, стоящей за нимъ (западнѣе) бани и небольшаго помѣщенія напротивъ, выстроеннаго командиромъ сотни, здѣсь имѣющей свой сотенный дворъ, въ виду ветхости помѣщенія. Постовое помѣщеніе въ планѣ—прямоугольникъ со сторонами въ 60 и 30 аршинъ, двѣ меньшія стороны заняты конюшнями и казармой, большая же—помѣщеніями офицеровъ и цейхгаузами.		Отъ поста вправо (на запад.) отходитъ дорога въ с Ходжа-булахъ и влѣво въ с. Н. Гядюкъ.
							Топлива нѣтъ; фуражъ имѣется на посту въ количествѣ 2-хъ мѣсячной дачи на 100 лошадей.	Колесная 3 шага.	Все зданіе чрезвычайно ветхо, сложено изъ сырца съ глиняными двускатными крышами. Близь поста родникъ, обильный чистой и вкусной водой.		
		Государ. граница *)	$5^1/_2$ в.	2 ч. 5 м. $13^1/_4$ в	Отъ поста дорога подымается на пограничные холмы; переходитъ чрезъ государственную границу, идетъ въ теченіи 10 минутъ по пашнямъ между холмами, затѣмъ, повернувъ налѣво, спускается узкой лощиной къ селенію Делекли-дашъ.			Вьючная $^1/_2$—2 шага.	Отъ Кильвязскаго поста до Ардабильской равнины дорога идетъ по западнымъ предгорьямъ Талышинскихъ горъ, имѣющимъ общее паденіе на югъ къ р. Кара-су. Предгорья эти голы, съ довольно мягкими очертаніями, вездѣ проходимы.		
			10								
	16 м. шіит.	с. Делекли-дашъ.	15	2 ч. 36 м. $14^1/_4$ в.					С. Делекли-дашъ лежитъ на небольшомъ мысу у сліянія ручьевъ, изъ которыхъ образуется р. Делекли-дашъ. Своими постройками и скученнымъ расположеніемъ оно вполнѣ сходно съ нашими селеніями—Мистонъ, Кильвязъ и др., лежащими тоже по западную сторону Талышинскаго хребта.		
			15		Пройдя с. Делекли-дашъ дорога идетъ по лѣвому склону долины р. Делекли-дашъ сначала съ мелкими перегибами, а затѣмъ лишь волнистому; подымается на горный отрогъ, раздѣляющій р. Делекли-дашъ отъ р. Пили-чай, круто спускается небольшой лощиной къ этому послѣднему. Отъ р. Пили-чай дорога по-	Изъ рѣкъ Делекли-дашъ и Пили-чай.	Единственное топливо—кизякъ равно и сухой фуражъ можно найти въ селеніяхъ.	Колесная 4 шага.			Для колесъ—спускъ и подъемъ потребуется разработать.	Влѣво отъ дороги видны развалины деревни.
			7					Вьючная $^1/_2$—1 ш.			

*) Поясненіемъ можетъ служить прилагаемая маршрутная съемка, на 5 верстной картѣ эта дорога не напес

МАРШРУТЪ № 2.

Отъ **Ленкорани** черезъ **Кильвязъ** въ **Ардабиль**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Суруханны** до **Ардабильской равнины**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Третій переходъ отъ с. Хальфа-кяндъ до г. Суруханны $2^1/_4$ версты ѣзды шагомъ 3 часа 26 минутъ.	38 м шіит.	с. Суруханны.	28	3 ч. 26 м. / $21^1/_4$ в.	дымается на высоты лѣваго его берега, поворачиваетъ направо (на западъ) спускаясь къ верховьямъ ручья, вѣроятно впадающаго въ ручей, на которомъ расположено с. Суруханны, и слѣдуетъ вдоль лѣвыхъ склоновъ долины этого ручья. Переваливъ чрезъ горный отрогъ, отдѣляющій ручей, вдоль котораго шла дорога отъ Суруханны, дорога отлого спускается къ послѣднему и, перейдя чрезъ него, входитъ въ селеніе Суруханны.	Изъ придорожныхъ ручьевъ.	Единственное топливо — кизякъ, равно какъ и сухой фуражъ, можно найти въ селеніяхъ.	Колесная 3—4 шага.	С. Суруханны расположено на правомъ берегу небольшой рѣчки, у подошвы двухъ остроконечныхъ горъ, служитъ мѣстопребываніемъ пристава Сурханскаго округа, части Паминскаго ханства.		Справа подходитъ колесная дорога изъ с. Хаджибулахъ. На одной изъ вершинъ горы, на склонѣ которой расположено Суруханны, сложено три столбика изъ камней, видные довольно далеко. У южной окраины селенія удобно можетъ расположиться бивакомъ отрядъ силою до бригады пѣхоты съ 3 батареями и полкомъ конницы. Вправо видно дерево, по направленію на него описываемую дорогу пересѣкаетъ другая, тоже колесная. Описываемую дорогу снова пересѣкаетъ другая тоже колесная. Снова пересѣкающая дорога.
Четвертый переходъ отъ с. Суруханны до г. Ардабиля $30^1/_2$ верстъ; ѣзды шагомъ $4^1/_2$ часа.	42 м. шіит.	с. Хачатуръ.	8		Отъ селенія Суруханны дорога направляется прямо на югъ по волнистой лѣвой сторонѣ широкой лощины, падающей на юго-западъ, склоы ея покрыты пашнями.	Изъ Суруханской рѣчки.		Колесная 4—6 шаговъ.	Отъ с. Суруханны мѣстность становится менѣе пересѣченной; формы возвышенностей изъ острыхъ дѣлаются болѣе расплывчасыми и почти сплошь покрыты пашнями.		
			10			Изъ Хачатурской рѣчки.					
			7								
			5		Дорога оставляетъ лощину и отлого подымается на сѣдловину; съ сѣдловины дорога спускается къ с. Хачатуръ						
			10	40 м. / $4^1/_2$ в.					С. Хачатуръ (на нашей 5 верстной картѣ названо Натахуръ) и чрезмѣрно удалено отъ с. Суруханны) большое торговое селеніе, расположенное на правомъ берегу небольшой рѣчки. Наименованіе свое оно получило отъ своего владѣльца армянина Хачатурова (нашего старшины въ Ардабилѣ.) На лѣвомъ берегу рѣчки особнякомъ стоитъ его хуторъ (нѣсколько сажень съ большимъ фруктовымъ садомъ); посреди селенія возвышается развѣсистая ива, толщиною въ три обхвата.		

МАРШРУТЪ № 2.

От Ленкорани черезъ Кильвязъ въ Ардабиль.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.
Четвертый переходъ отъ Суруханны до г. Ардабиля 30½ верстъ; ѣзды шагомъ 4 часа 30 минутъ.		Разв. дерев.	20 22 8 1 ч. 30 м. 9½ в.		У выхода изъ селенія дорога проходитъ по деревянному мостику чрезъ Хачатурскую рѣчку на ея лѣвый берегъ и идетъ прямо на югъ. Дорога спускается по небольшому уступчику къ руслу Хачатурской рѣки, переходитъ на правый берегъ и, пройдя немного по нему, подымается на одинъ изъ горныхъ отроговъ, вилотную подошедшій къ руслу рѣки. Спустившись, она продолжаетъ идти по правому берегу рѣки, проходитъ мимо развалинъ деревни и, оставивъ ихъ справа, переходитъ снова на лѣвый берегъ рѣчки.	Изъ Хачатурской рѣчки (притокъ Карасу).	Единственное топливо—кизякъ, какъ и сухой фуражъ, можно найти въ селеніяхъ.	Колесная отъ 4 до 10 шаговъ. Колесная отъ 3 до 8 шаговъ.

Далѣе дорога идетъ по слегка лишь волнистой мѣстности (съ вершины около дороги видны двѣ лощины, судя по времени скрытія въ нихъ идущихъ людей, неглубокія и пологія) имѣющей общій склонъ къ р. Кара-су. Дорога тянется прямо на югъ, проходитъ с. Ахмазъ, а черезъ полверсты отъ него спускается къ р Кара-су, которую и переходитъ въ бродъ. *) Далѣе разстилается

*) Моста нѣтъ, какъ показано на 5 верстной картѣ.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія Суруханны до Ардабильской равнины.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
Долина Хачатурской рѣчки болѣе узкая, чѣмъ предъидущая (между Суруханны и Хачатуромъ); горы и холмы на лѣвомъ ея боку выше и съ болѣе крутыми склонами.		Справа подходитъ вьючная тропа.

Ардабильская равнина, по которой дорога и слѣдуетъ чрезъ сел. Кельхуранъ (Кагрыла) въ г. Ардабиль Отъ развалинъ деревни (которыми мнѣ пришлось ограничить свою рекогносцировку) до Ардабиля 3 часа ѣзды шагомъ или 18 верстъ. Всего же отъ с. Суруханны до Ардабиля 4½ часа ѣзды или 27½ верстъ.

ОПИСАНІЕ МАРШРУТА № 2.

I. Длина всего маршрута въ часахъ и верстахъ.

Отъ г. Ленкорани до Ардабиля $101^3/_4$ верстъ; ѣзды шагомъ 17 часовъ 40 минутъ, а хода пѣшкомъ 44 часа 45 минутъ.

II. Число переходовъ маршрута.

Весь путь можетъ быть пройденъ пѣхотою въ 4 перехода, а именно:

1-й переходъ—отъ г. Ленкорани до с. Сыгна—20 верстъ или 5 часовъ.

2-й » отъ с. Сыгна до с. Хальфа-кяндъ 30 верстъ или $7^1/_2$ часовъ (послѣ этого наиболѣе труднаго перехода вѣроятно отрядъ сдѣлаетъ дневку).

3-й переходъ—отъ с. Хальфа-кяндъ до с. Суруханны $21^1/_4$ в. или $5^1/_4$ час.

4-й » отъ с. Суруханны до г. Ардабиля—$27^1/_2$ вер. или 7 часовъ.

Конный отрядъ можетъ пройти этотъ путь въ три перехода:

1-й отъ Ленкорани до с. Сіовы 30 вер. или $5^3/_4$ час. (22 версты по 6 вер. въ часъ и 8 вер. по 4 вер.)

2-й отъ с. Сіовы до с. Кильвязъ—29 верстъ или 6 часовъ.

3-й отъ с. Кильвязъ до г. Ардабиля $42^1/_4$ версты или 7 часовъ.

Въ виду свойствъ дороги на большей части перваго (пѣхотнаго) перехода, на всемъ второмъ и на небольшомъ участкѣ третьяго, къ отряду можетъ быть придана лишь горная артиллерія съ вьючнымъ обозомъ, которые и могутъ слѣдовать вмѣстѣ съ пѣхотой.

III. Раздѣленіе всего пути на участки по различію характера мѣстности.

1) Первый участокъ отъ Ленкорани до с. Балабуръ.

До с. Балабуръ дорога идетъ по приморской Ленкоранской равнинѣ; ни подъемовъ, ни спусковъ на этомъ протяженіи нѣтъ. Ширина дороги отъ 3 до 5 шаговъ. Колесное движеніе вполнѣ возможно, да оно и производится при обыкновенномъ уровнѣ воды въ Ленкорань-чаѣ, даже нѣсколько далѣе Балабура до с. Рва, при чемъ отъ с. Балабуръ до Анаръ Багы ѣздятъ по руслу рѣки. Объѣздъ по сторонамъ дороги вполнѣ возможенъ.

Грунтъ дороги въ началѣ песчаный, постепенно переходитъ въ глинистый.

Вода въ р. Ленкорань-чаѣ, берегомъ которой идетъ дорога, вполнѣ годная для питья.

Фуражъ. На протяженіи этого участка подножный кормъ въ изобиліи. Запасы ячменя и саману можно найти въ придорожныхъ селеніяхъ, а въ особенности въ г. Ленкорани.

Топливо. Дорога идетъ садами и лѣсомъ.

Бивачныя мѣста. Между Ленкоранью и с. Керачиляръ на лѣвомъ берегу Ленкорань-чая можетъ быть расположенъ бивакомъ отрядъ силою до бригады пѣхоты. Г. Ленкорань съ окружающими селеніями представляетъ большія удобства для размѣщенія войскъ. Въ русской и молоканскихъ частяхъ города войска могутъ стать по квартирамъ; въ селеніяхъ же лучше всего ихъ распо-

ложить во дворахъ и садахъ, окружающихъ хижины; Скученно расположенная татарская часть города представляетъ большія неудобства для расположенія въ ней войскъ и потому лучше ее и не занимать. Позицій на участкѣ не встрѣчается.

2) **Второй участокъ отъ с. Балабуръ до с. Кильвязъ,** т. е. большая часть (12 верстъ) перваго, весь второй и часть третьяго (9 верстъ) переходовъ. Весь этотъ участокъ наполненъ развѣтвленіями Талышинскихъ горъ, представляющими хребты съ крутыми обрывистыми склонами; къ востоку отъ главнаго хребта покрытые лѣсомъ (до г. Свекау) или остатками отъ него (на томъ хребтѣ, гдѣ идетъ дорога, пни, отдѣльныя деревья, а на сосѣднихъ сохранился еще мѣстами и лѣсъ), а къ западу совершенно голые съ скалистыми гребнями.

До Чертовыхъ воротъ направленіе этихъ хребтовъ и образуемыхъ ими долинъ (Амаратская; Розговская, Ленкорань-чайская) долготное (съ запада на востокъ) за исключеніемъ части долинъ Лякору и Вернару и ихъ водораздѣла (между Свекау и Сыгна); къ западу же отъ Чертовыхъ воротъ главный хребетъ Талышинскихъ горъ и его вѣтви отъ г. Османгенъ и отъ г. Комюръ-кей тянутся съ юга на сѣверъ и съ сѣвера на югъ, соотвѣтственно чему и долины, ими образуемыя, имѣютъ меридіональное направленіе.

Подъемы и спуски. До Чертовыхъ воротъ въ общемъ дорога повышается; у Чертовыхъ воротъ она переваливаетъ черезъ главный хребетъ Талышинскихъ горъ и спускается сначала въ ущелье Мистопъ-чая, а затѣмъ въ долину Кенджоваарю, которою и подымается къ пограничнымъ водораздѣльнымъ высотамъ.

Наиболѣе значительный въ предѣлахъ участка, подъемъ на Сіовы-бандъ; подъемъ этотъ длиною болѣе получаса хода, дѣлится небольшимъ уступомъ горы на двѣ части; первая часть настолько крута, что приходится спѣшиваться. Разработка этого подъема не представитъ особыхъ затрудненій, такъ какъ почва здѣсь — глина съ примѣсью чернозема. Къ перевалу же Чертовы ворота дорога подходитъ отлого. Серьезный спускъ на этомъ участкѣ тоже лишь одинъ: отъ Чертовыхъ воротъ въ долину Мистонъ-чая; здѣсь для разработки придется прибѣгнуть къ динамиту, такъ какъ спускъ идетъ по скалѣ.

Ширина дороги на этомъ участкѣ до с. Касмальянъ колеблется отъ $^1/_2$ до 8 шаговъ, вслѣдствіе чего колесное движеніе невозможно. Отъ с. Касмальянъ до с. Кильвязъ ширина дороги 4—6 шаговъ, лишь на протяженіи 2-хъ шаговъ она уменьшается до 1 шага, такъ что въ этой части участка колесное движеніе вполнѣ возможно. Объѣзды по сторонамъ дорога допускаетъ лишь мѣстами.

Грунтъ дороги, до горы Свекау глинистый, постепенно переходитъ въ хрящеватый отъ примѣси розсыпи вывѣтривавшихся скалъ; отъ с. Касмальянъ, въ долинѣ р. Кенджова-арю, снова становится глинистымъ.

Вода въ изобиліи на протяженіи всего участка, за исключеніемъ промежутка между с. Тывыль и г. Свекау, на которомъ ее совсѣмъ нѣтъ (есть, но далеко внизу въ глубокомъ ущельѣ).

Фуражъ. Подножный кормъ на всемъ протяженіи скуденъ: въ лѣсистыхъ мѣстахъ рѣдкіе пучки травы выглядываютъ изъ подъ гніющихъ листьевъ; въ безлѣсныхъ иногда на большомъ протяженіи почву составляетъ розсыпь, на которой отсутствуетъ совершенно растительность; мѣстами выглядываютъ и голыя не разсыпавшіяся скалы. Запасы зерна въ селеніяхъ незначительны, саману же имѣется сравнительно много.

Топливо. До г. Свекау дорога идетъ лѣсомъ, далѣе до Чертовыхъ воротъ можно въ деревнѣ найти дрова, да и не въ далекѣ отъ дороги остатки лѣсовъ,

отъ Чертовыхъ воротъ до Кильвязя придется довольствоваться кизякомъ, запасы котораго имѣются въ селеніяхъ (у каждой скалы возвышается сложенная изъ кизяка пирамида).

Бивачныя мѣста: 1) между с. Тангованъ и Сыгна для бригады пѣхоты съ 3 батареями и полкомъ конницы; 2) у с. Тывыль для полка конницы, 3) у с. Сіовы для 2—3 эскадроновъ; 4) у с. Хальфакяндъ для отряда силою до дивизіи пѣхоты: 5) лѣвый берегъ Кенджова-арю отъ Амбурдарінскаго выселка до Кильвязя чрезвычайно удобенъ для расположенія войскъ бивакомъ.

Позиціями для небольшихъ силъ 1—2 баталіона можетъ служить перевалъ, гдѣ перекрещиваются дорога—описываемая и изъ Розгова въ Пили-чай и перевалъ Чертовы ворота. Недостатокъ обѣихъ: легко обходятся по тропамъ на Розговъ и Дыгя и Пили-чай-Розговъ.

3) Третій участокъ отъ с. Кильвязъ до с. Ахмазъ.

Участокъ этотъ захватываетъ части третьяго и четвертаго переходовъ. На этомъ протяженіи дорога идетъ по мѣстности покрытой западными отрогами Талышинскихъ горъ. Сначала мѣстность имѣетъ гористый характеръ, съ приближеніемъ же къ Кара-су, начиная отъ с. Суруханны, горы понижаются и становятся расплывчатѣе, рѣзкія очертанія пропадаютъ, мѣстность дѣлается уже лишь холмистою.

Подъемы и спуски. На протяженіи всего участка (отъ Кильвязскаго поста) въ общемъ дорога понижается, но значительныхъ спусковъ и подъемовъ не встрѣчается.

Ширина дороги За исключеніемъ $^1/_2$ верстоваго спуска въ селеніе Делекли-дашъ и спуска къ с. Суруханны, на всемъ остальномъ протяженіи ширина дороги отъ 4 до 6-ти шаговъ. Объѣзды по сторонамъ ея возможны, за исключеніемъ опять таки вышеуказанныхъ двухъ спусковъ.

Грунтъ до с. Суруханны почти на всемъ протяженіи хрящеватый, отъ этого же селенія начинаетъ примѣшиваться глина,

Вода въ пересѣкаемыхъ дорогою ручьяхъ въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества.

Фуражъ. Подножный кормъ почти отсутствуетъ. Болѣе же значительные запасы ячменя и саману можно найти въ с. с. Суру-хапны и Хачатуръ.

Топливо. Лѣса на всемъ участкѣ нѣтъ, въ селеніяхъ же можно достать кизякъ.

Бивачныя мѣста. У с. Суруханны (у южной окраины и с. Хачатуръ у сѣверной) можетъ быть расположенъ бивакомъ отрядъ силою у перваго до бригады (мало воды) а у втораго до дивизіи пѣхоты.

Позицій на томъ участкѣ для насъ нѣтъ; для наступающаго со стороны Персіи таковою будетъ перевалъ чрезъ пограничный хребетъ.

Четвертый участокъ отъ с. Ахмазъ до г. Ардабиля, т. е. остальная часть четвертаго перехода.

На протяженіи этого участка дороги мѣстность представляетъ совершенную равнину (см. маршр. № 1 стр.)

Ширина дороги на всемъ участкѣ 4—10 шаговъ.

Грунтъ глинистый.

Вода изъ р. Кара-су и его притоковъ.

Топливо. Лѣсу нѣтъ, въ селеніяхъ же имѣются запасы кизяка.

Фуражъ. Покосы незначительны, запасы же ячменя и саману имѣются въ г. Ардабилѣ и с. Кельхуранѣ.

Свѣдѣнія объ этомъ участкѣ разспросныя.

IV. Распредѣленіе населенія по участкамъ.

Наиблѣе густо населены: первый участокъ и конецъ втораго (отъ долины Мистонъ-чая и Кенджоваарю), остальное же пространство населено нѣсколько рѣже.

Населеніе вдоль всего пути принадлежитъ къ Тюрко-Татарскому племени, религію исповѣдуютъ магометанскую шіитскаго толка; по образу жизни, обычаямъ и складу понятій разницы между нашими подданными и Персидскими нѣтъ никакой, лишь въ языкѣ есть нѣкоторая разница: въ нашихъ предѣлахъ и приграничныхъ говорятъ по Талышински, жители же Ардабильской равнины и ближайшей къ ней части западныхъ склоновъ Талышинскихъ горъ адербей-джанскимъ нарѣчіемъ татарскаго языка. Занимаются жители преимущественно хлѣбопашествомъ, подспорьемъ которому является скотоводство и отчасти садоводство. Живетъ населеніе къ западу отъ главнаго Талышинскаго хребта скученно въ сложенныхъ изъ сырца сакляхъ съ плоскими крышами, къ востоку же отъ хребта селенія разбросаны, состоятъ изъ бревенныхъ хижинъ съ камышевой или щепяной двускатной крышей.

V. Родъ дороги по участкамъ.

На протяженіи перваго, третьяго (за исключеніемъ спусковъ къ с. с. Делекли-дашъ и Суруханны) четвертаго и части втораго отъ с. Касмальянъ до Кильвяза, дорога допускаетъ движеніе на колесахъ. На остальномъ же протяженіи втораго участка по ней могутъ пройти лишь пѣшій, конный и вьюкъ. Для обращенія же и этого участка пути въ колесную дорогу придется на всемъ 50-ти верстномъ протяженіи уширить, разработать подъемъ на Сіовы-бандъ и спускъ въ долину Мистонъ-чая; причемъ для послѣдняго придется прибѣгнуть къ динамиту, равно какъ и при уширеніи на сѣверныхъ склонахъ Баблобанта.

VI. Заключеніе.

Въ настоящемъ своемъ видѣ описанный путь можетъ послужить для движенія небольшаго отряда и изъ трехъ родовъ оружія, но при условіи, что артиллерія въ немъ будетъ горная, а обозъ вьючный.

Генеральнаго Штаба,
Штабсъ-Капитанъ *Кузьминъ-Караваевъ.*

МАРШРУТЪ № 3.

Отъ карантинно-таможенной заставы Астара чрезъ с. Ханъ булаги, Акъ мечеть, Люля керанъ и Нуады до г. Ардабиля.

Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Штабсъ-Капитана **Кузьмина-Караваева** *въ Октябрѣ 1890 года.*

Примѣчаніе. Разстоянія показаны во времени хода коня и въ верстахъ; число верстъ опредѣлено въ нашихъ предѣлахъ по верстовой картѣ, а въ Персидскихъ предѣлахъ, гдѣ мѣстность болѣе ровная, по ходу коня, опредѣленному на вымѣренной дорогѣ. Для поясненія маршрута могутъ служить листы Д IV, V и III верстовой карты, а въ предѣлахъ Персіи прилагаемая маршрутная съемка.

МАРШРУТЪ № 3.

Отъ селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Первый переходъ. Отъ с. Астара до с. Веридъ-баши 23½ версты; ѣзды шагомъ 5 часовъ 34 мин.	130 м. шіит.	Т. з. к. Астара с. Рудакянарутъ.	17		Отъ заставы Астара дорога идетъ посреди селенія Рудакянарутъ, пересѣкая изгибы р. Астары; 12 переходовъ, которые дѣлаетъ дорога въ обыкновенную воду, не глубоки, но при дождяхъ быстро закрываются.	Въ р. Астарѣ вода хорошая, годная для питья.	Дорога идетъ лѣсомъ, а въ селеніяхъ можно достать сухой фуражъ.	Дорога можетъ служить для колеснаго движенія, броды его затрудняютъ. 6—10 шаг.	Карантинно-таможенная застава Астара состоитъ изъ немночисленныхъ казенныхъ зданій и домиковъ, въ которыхъ живутъ служащіе; расположена она на берегу Каспійскаго моря, у впаденія въ него р. Астары (на ея лѣвомъ берегу). Отъ заставы Астара и до с. Алашакяндъ дорога пересѣкаетъ приморскую равнину, идетъ она здѣсь по третьей поперечной лентѣ селеній; первое изъ нихъ, непосредственно примыкающее къ Астарѣ, с. Рудакянарутъ расположено на обоихъ берегахъ рѣки Астары.	Для обезпеченнаго колеснаго движенія на этомъ участкѣ дороги, потребуется проложить ее сплошь по нашему берегу.	
			7		Перейдя у западной окраины с. Рудакянарутъ на лѣвый берегъ р. Астары, дорога идетъ по нему пашнями, а затѣмъ вдоль садовъ с Капчимагла.	Изъ рѣки Астары.	Топливо и фуражъ въ изобиліи.	Колесна 3—8 шаговъ.			
	46 м. шіит.	с. Капчимагла	2		У западной окраины селенія дорога дважды переходитъ чрезъ каменистый притокъ р. Астары.						Справа подходитъ колесная дорога изъ с. Гелякеранъ.
		с. Муганны.	21		Влѣво видно с. Муганны. Все лѣвымъ же берегомъ, кустами, дорога подходитъ къ с. Алашакяндъ.						
	62 м. шіит.	с. Алашакяндъ.	21	1 ч. 8 м. / 7 в.	У селенія дорогу преграждаетъ тутовая плантація, въ обходъ ея отдѣляется влѣво вѣтвь, которая, дважды перейдя чрезъ небольшой протокъ р. Астары, чрезъ 4 минуты снова выходитъ на прежнюю дорогу.			Вьючная. 2 шага.	с. Алашакяндъ, послѣднее изъ составляющихъ астаринскую ленту, какъ и предыдущія, тонетъ въ зелени садовъ, среди которыхъ разбросаны деревянныя хижины съ двускатной камышовой крышей.		Справа подходитъ колесная дорога изъ с. Санджарады.
			4		Пройдя с. Алашакяндъ, дорога переходитъ въ бродъ сначала на небольшой островокъ, образованный раздѣленіемъ рѣки, а затѣмъ на ея правый берегъ.		Дорога идетъ лѣсомъ, небольшіе запасы сухаго фуража можно найти въ селеніяхъ и духанахъ.	Колесная 4—6 шаговъ.	Здѣсь къ руслу рѣки съ сѣвера подходитъ хребетъ Алашабандъ, а съ юга одна изъ восточныхъ вѣтвей Талышинскихъ горъ. Оба хребта покрыты лѣсомъ; Алашабандъ круто спускается къ рѣкѣ, противоположный же хребетъ образуетъ у самой рѣки небольшой уступъ, по которому и идетъ дорога.	Для обезпеченнаго колеснаго движенія потребуется или постройка двухъ мостовъ, или проведеніе дороги по нашему берегу, для чего придется вырубить лѣсъ и отрыть въ откосѣ дорогу.	
			8								
			11		Дорога снова переходитъ на нашъ (лѣвый) берегъ Астары. Вправо видна зимовка Зангюляшъ.				Здѣсь въ Астару впадаетъ р. Истису; а нѣсколько далѣе рѣка Ваштарю-чай; горы здѣсь образуютъ небольшую котловину, открытую къ р. Астарѣ, по среди которой расположена зимовка Зангюляшъ. Котло-		Вправо отходитъ вьючная дорога въ ущелье Истису. Котловина представляетъ удобное мѣсто для расположенія бивакомъ отряда силою до дивизіи пѣхоты.

МАРШРУТЪ № 3.

Отъ селенія **Астары** до селенія **Верди-баши**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Грунтъ.
Первый переходъ отъ сел. Астары до сел. Веридъ-баши 23½ версты, ѣзды шагомъ 5 часовъ 34 мин.			4		Дорога переходитъ чрезъ небольшой притокъ Астары (текущій отъ з. Ванабиджаръ), а затѣмъ и чрезъ Астару, по которой и идетъ до с. Кажби.	Изъ рѣки Астары и ручьевъ, ея притоковъ	Дорога идетъ лѣсомъ; въ придорожныхъ духанахъ имѣются запасы фуража.	Вьючная. 4—6 шаговъ.	Хрящеватый.
		с. Кажби.	9						
			6		У селенія дорога снова переходитъ на лѣвый берегъ Астары; чрезъ 6 минутъ дорога раздвояется: одна вѣтвь идетъ къ Кажбинскому посту (подымается къ нему по лѣстницѣ въ глинѣ и, пройдя мимо, тянется по лѣвому берегу р. Астары, переходитъ на правый берегъ близь сел. Ханъ-булаги) Другая вѣтвь (лѣвая) переходитъ, чрезъ 3 минуты по раздвоеніи дороги, на низкій языкъ праваго берега Астары; проходитъ мимо нѣсколькихъ духановъ, затѣмъ идетъ по большимъ камнямъ, сплошь занимающимъ полотно дороги, залитымъ жидкою глиной.				
		п. Кажбинскій.	(5)	1 ч. 56 м. 12 вер.					
			3					Вьючная. 2—10 шаговъ.	Глинисто-каменистый.
			5						
			5		Дорога слегка подымается и идетъ карнизомъ надъ рѣкой, по выбоинамъ въ скалѣ, выбитымъ лошадьми черводаровъ, залитымъ жидкою грязью. Дорога спускается на новую площадку въ изгибѣ рѣчки. Слѣва виднѣется духанъ съ большимъ навѣсомъ для лошадей (на 30-40).			Вьючная. ½—2 ш.	Скалистый.
		Духанъ.	4	2 ч. 7 м. 17 вер.					
			5		Пройдя площадку, дорога идетъ лѣсомъ и снова сплошь покрывается булыжникомъ, изъ подъ котораго выступаетъ жидкая глина			Вьючная. 4—8 шаговъ.	Глинистый.
			3		Дорога слегка спускается къ руслу рѣки, пройдя имъ шага 3, подымается зигзагами на скалистый карнизъ. Здѣсь переходитъ рѣку и вѣтвь дороги, шедшая по лѣвому берегу, и соединяется съ описываемой. По скалѣ, покрытой выбоинами, дорога подходитъ къ мосту чрезъ горный ручей—притокъ Астары, Бала-керпи.			Вьючная. отъ ½ до 8 шаговъ.	Глинисто-каменист.
		м. Бала-керпи.		2 ч. 16 м. 13½ в.					Скалистый.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши**.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
вина эта сплошь почти покрыта пашнями.		
С. Кажби, вполнѣ сходное по виду и составу съ нашими, расположено на правомъ (персидскомъ) берегу р. Астары.		
Постъ Кажбинскій, каменное четырехъ-угольное зданіе, стоитъ на обрывѣ лѣваго высокаго берега Астары, въ чащѣ тополя и дуба.		За постомъ подымается вправо на гребень хребта вьючная тропа, идущая черезъ Шанданъ-каласи въ с. Наминъ.
Вверхъ отъ Кажбинскаго поста р. Астара течетъ въ узкомъ лѣсистомъ ущельи, образуемомъ сдавливающими ее съ обѣихъ сторонъ восточными отрогами Талышинскихъ горъ. Склоны ихъ чрезвычайно круты; лишь въ указываемыхъ въ маршрутѣ мѣстахъ они не подходятъ къ самому руслу рѣки и въ изгибахъ, ею образуемыхъ въ этихъ мѣстахъ, остаются площадки, слегка наклонныя къ рѣчкѣ, обыкновенно занятыя пашнями.	Для уширенія дороги придется прибѣгнуть къ пороху.	Уступъ лѣваго берега, по которому идетъ дорога къ посту,—удобное мѣсто для бивака полка пѣхоты.
		Бивачное мѣсто для 2-хъ баталіоновъ.
	Мостъ Бала-керпи состоитъ изъ двухъ деревянныхъ брусьевъ, перекинутыхъ чрезъ ручей, насланныхъ продольно досками, съ небольшими на нихъ поперечными брусками (какъ на сходняхъ пароходовъ) ширина его 2 шага.	

МАРШРУТЪ № 3.

От селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши.**

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.
Первый переходъ. отъ Астары до с. Веридъ-баши $23^1/_2$ версты, ѣзды шагомъ 5 часовъ 46 минутъ.	12 м. шіит.	с. Ханъ-булаги.	6	2 ч. 22 м. / 14 в.	Пройдя мостъ, дорога продолжаетъ идти скалистымъ карнизомъ, затѣмъ спускается на небольшую вспаханную площадку. На ней и на противоположномъ берегу виднѣются хижины с. Ханъ-булаги.	Изъ рѣки Астары и ея притоковъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; въ придорожныхъ духанахъ можно найти саманъ и ячмень.	Вьючная. $^1/_2$ ш. Скали[стая]; Вьючная. 4—8 ш.; Вьючная. $^1/_2$—1 ш.
			11		Пройдя с. Ханъ-булаги, дорога поднимается снова на скалистый выбитый карнизъ, переходитъ чрезъ горный ручей, падающій въ р. Астару, и снова, пройдя по карнизу, круто по ступенямъ въ скалѣ и глинѣ, поддерживаемой корнями деревьевъ, спускается ниже и слѣдуетъ вдоль берега, среди чащи дуба, мимозы, пальмы и фиговыхъ деревьевъ, представляя ленту крупнаго булыжника, шириной 4—10 шаговъ.			Вьючная. $^1/_2$ шаг.
			43					Каменистая. Вьючная. 4—10 шаговъ.
			8		Дорога нѣсколько понижается, чаща рѣдѣетъ и камни почти пропадаютъ.			Глинисто
		Хаджадабуть керпи.	1	3 ч. 25 м. / 17 вер.	Дорога по лѣстницѣ выбоинъ въ скалѣ спускается къ мосту Хаджадабутъ-керпи; влѣво стоитъ нежилая хижина.			Скалистый. Вьючная. $^1/_2$ шага.
			14		По мосту Хаджадабутъ дорога переходитъ на лѣвый (русскій) берегъ р. Астары и идетъ почти у самаго русла по камнямъ и грязи (какъ и раньше) По лѣстницамъ изъ выбоинъ въ скалѣ дорога подымается, а затѣмъ снова спускается къ руслу рѣки и по прежнему идетъ по камнямъ. По выбоинамъ въ скалѣ дорога круто подымается по склону одного изъ отроговъ Тангоивандъ на высоту нѣсколькихъ сажень надъ рѣкой и такъ идетъ, пересѣкая южные отроги хребта, тянущагося отъ г. Шанданъ-каласи къ Тангови-банду. Скалистое ядро этихъ отроговъ при-			Каменисто. Вьючная. 4—10 ш.
			8					Скали-[стая]. Вьючная. $^1/_2$ ш.
			47					Камени-[стая]. Вьючная. 2—6 ш.; Глинист. мѣст. Вьючная. $^1/_2$—1 ш.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши.**

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіяся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивакп и позиціи.
С. Ханъ-булаги разбросано въ двухъ изгибахъ рѣки Астары, состоитъ изъ бревенчатыхъ курныхъ избъ (камины безъ трубъ), кое-какъ смазанныхъ глиной съ двускатной щепяной крышей, усѣянной пашнями (чтобъ вѣтеръ не срывалъ щепу).		Бивачное мѣсто на 2—3 баталіона.
Здѣсь скаты правобережныхъ горъ на высотѣ 2—3 сажень надъ русломъ рѣчки образуютъ неширокій уступъ, по нему то и идетъ дорога.		
	Мостъ Хаджадабутъ-керпи состоитъ нынѣ изъ 4 каменныхъ устоевъ съ остатками каменныхъ же арокъ. Между устоями перекинуты деревянные брусья; на настилкѣ набиты поперечины.	
	Для обращенія на подобныхъ участкахъ (широкая лента булыжника) дороги въ колесную, придется часть покрывающаго ее булыжника разбить въ гравій и покрыть имъ, а затѣмъ пескомъ, полотно дороги, а оставшійся подъ шоссейной корой булыжникъ будетъ пропускать воду и тѣмъ предохранять полотно.	

МАРШРУТЪ № 3.

Отъ селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши.**

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по рели-гіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.
Переходъ первый Отъ сел. Астары до сел. Веридъ-баши 23½ версты; ѣзды шагомъ 5 часовъ 35 минутъ.			17		крыто слоемъ глины, который удержался еще на ихъ гребняхъ, но въ лощинахъ, ихъ раздѣляющихъ, смытъ водой. Полотно дороги отъ постояннаго движенія каравановъ, углублено настолько, что всадникъ скрывается между стѣнами глины или розсыпи скалы. Самое же полотно почти на всемъ протяженіи выбито копытами лошадей и представляетъ какъ бы полотно желѣзной дороги, на которой шпалы остались, а песокъ, ихъ засыпавшій, смытъ.	Изъ рѣки Астары и ея притоковъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; въ придорожныхъ духанахъ можно найти саманъ и ячмень.	Отъ ½ до 1 шага. Вьючная.
			9					
			10					
			3		Дорога спускается къ ручью, притоку Астары, вытекающему изъ восточныхъ склоновъ г. Алмабандъ.			
			6		Перейдя ручей, она круто подымается между стѣнъ изъ розсыпавшейся скалы на гребень Зардалинскаго отрога г. Алма-бандъ, идетъ по нему по лѣстницѣ выбоинъ въ глинѣ, а затѣмъ спускается къ мѣсту сліянія ручьевъ Калакяшъ (по нему идетъ дальше наша граница) и Акъ-мечеть-чай, гдѣ и переходитъ пограничную нашу съ Персіей черту.			
		Государств. граница.	7	5 ч. 26 м. 23 в.				
			8		Перейдя по каменистому руслу р. Кала-кяшъ, дорога подымается по камнямъ на острый узкій скалистый мысъ, которымъ оканчивается водораздѣлъ Кала-кяша и Акъ-мечеть-чая, и проходитъ по наложеннымъ на его гребень доскамъ съ поперечными брусьями (сходни) и зигзагами, глубоко выбитыми въ разсыпающейся скалѣ, подымается на уступъ того же водораздѣла къ с. Веридъ-баши.			
8 м. шіит.		с. Веридъ баши.		5 ч. 34 м. 23½ в.				
			6		Отъ с. Веридъ-баши дорога зигзагами подымается вдоль лѣваго ската ущельи Акъ-мечеть-чай.			
			5		Поднявшись на нѣсколько саженей надъ русломъ рѣки, она идетъ на этой высотѣ вдоль волнистыхъ склоновъ ущелья. Дорога подходитъ къ небольшому поселку (не имѣетъ названія) съ двумя духанами у дороги.			
4 м. шіит.		Два духана.		11 м. ½ в.				

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Астары** до селенія **Веридъ-баши.**

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивакі и позиціи.
		Дорога проходитъ между двухъ обломковъ скалъ, высотою около 2 сажень.
		Снова такія же ворота.
		Вправо по хребту идетъ вьючная тропа въ с. Зардалю.
Отъ государственной границы по главной части с. Акъ-мечеть дорога идетъ лѣсистымъ ущельемъ р. Акъ-мечеть-чай, вполнѣ сходнымъ съ ущельемъ Астары-чай.		У сліянія ручьевъ стоитъ большой камень, имѣющій почти цилиндрическую форму, высотою около 1½ сажени.
С. Веридъ-баши раскинуто на уступѣ водораздѣльнаго хребта, состоитъ изъ бревенчатыхъ избъ, съ промазанными глиною пазами и двускатными щепяными крышами, засѣянными камнями.		На уступѣ около селенія могутъ расположиться 2 баталіона.

МАРШРУТЪ № 3.

Отъ селенія **Веридъ-баши** до селенія **Нуады**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.
Второй переходъ. Отъ сел Веридъ-баши до сел. Нуады 19½ верстъ, ѣзды шагомъ 4 часа 20 минутъ.	10 м. шіит.	Мельница.	12		Далѣе дорога представляетъ углубленную лѣстницу выбоинъ въ глинѣ. Перейдя чрезъ три лощинки въ скатахъ ущелья, она подходитъ къ болѣе пологой, растворенная почва которой не допускаетъ движенія, такъ что дорога переходитъ ее по досчатой настилкѣ съ набитыми поперечными брусками.	Изъ родниковъ.	Дорога идетъ лѣсомъ; въ придорожныхъ духанахъ можно найти саманъ и ячмень.	Вьючная. Отъ ½ до 4 шаговъ.
			4	27 м. / 1½ в.	Дорога круто спускается къ каменистому руслу ручья, впадающаго въ Акъ-мечеть-чай, переходитъ его у мельницы и мимо хижинъ с. Акъ-мечеть сначала полого, а затѣмъ крутыми зигзагами поднимается къ главной группѣ хижинъ селенія.			
		Акъ-Мечеть.	9	36 м. / 2 вер.				
			16		Отъ с. Акъ-мечеть дорога подымается на гребень отрога, затѣмъ крутыми зигзагами достигаетъ небольшаго уступа.	Воды нѣтъ.	Дорога идетъ среди кустарника; подножный кормъ въ изобиліи.	Вьючная. Отъ 1 шаг. сѣть тропъ шириною въ 1 шаг.
			10		Пройдя по первому уступу, дорога снова круто подымается на второй, опять полого идетъ по второму уступу и круто подымается на третій; слегка по нему подымается къ одной изъ вершинъ отрога, не дойдя до нея, дорога сходитъ съ гребня хребта и крутыми зигзагами вдоль южныхъ склоновъ отрога подымается на перевалъ.			
			6					
			4					
			7					
			9					
			6					
		Перевалъ *)	26	2 час. / 5¾ в.				
			25		Съ перевала дорога спускается по выбоинамъ въ глинѣ правымъ склономъ долины р. Баба-чай.	Изъ рѣки Баба-чай и ея притоковъ.		
			8		Дорога переходитъ чрезъ ручей, притокъ Баба-чая, выбоины пропадаютъ, дорога продолжаетъ идти правымъ склономъ долины.		Колесная. 4 — 10 шаговъ.	
			8		Дорога подымается на водораздѣлъ Баба-чая и Люлякеранской рѣчки и круто спускается къ этой послѣдней.			
			7					
	75 дв. м. ш.	с. Люля-керанъ **)	2	2 ч. 55 м. / 10¼ в.	Перейдя въ бродъ рѣчку, дорога подымается на ея первый берегъ и входитъ въ селеніе Люля-керанъ.			

*) Здѣсь кончается наша верстовая карта, поясненіемъ далѣе можетъ служить прилагаемая маршрутная съемка.

**) На пятиверстной картѣ селеніе названо Нюня-керанъ, теченіе рѣчекъ имѣетъ направленіе западное и даже сѣверо-западное, а не юго-западное, какъ на этой картѣ.

ПРИМѢЧАНІЯ.

Отъ селенія **Веридъ-баши** до селенія **Нуады**.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
		Около поселка можетъ быть расположенъ бивакомъ 1 баталіонъ
С. Акъ-мечеть разбросано на протяженіи полуверсты, но внизу у р. Акъ-мечеть-чай стоитъ лишь мельница и двѣ три хижины, главная же группа ихъ расположена на небольшомъ уступѣ вѣтви хребта, раздѣляющаго Акъ-мечеть-чай и Калакяшъ. Почти въ каждомъ домѣ селенія устроенъ постоялый дворъ для остановокъ черводарскихъ каравановъ.	Для обращенія дороги въ колесную потребуется ее разработать: раздѣлать зигзаги и уширить полотно, для чего прибѣгнуть къ пороху.	
Отъ с. Акъ-мечеть лѣсъ становится рѣже, во многихъ мѣстахъ онъ вырубленъ. Горный отрогъ на которомъ расположено селеніе, отъ хребта Ляжи спускается къ сліянію ручья, на которомъ стоитъ мельница съ р. Акъ-мечеть-чай уступами; участки же гребня между ними чрезвычайно круты.		Справа подходитъ вьючная дорога изъ лѣса.
Долина р. Баба-чай имѣетъ довольно пологіе склоны, покрытые кустарникомъ, закрывающимъ всадника	Отсюда для движенія артиллеріи и колеснаго обоза дорога не требуетъ никакихъ исправленій.	Слѣва подходитъ аробная дорога
Отъ этого подъема и далѣе до с. Хана кяндъ дорога пересѣкаетъ западные отроги пограничнаго Талышинскаго хребта. Отроги эти безлѣсны, съ пологими скатами, всюду проходимы.		Справа подходитъ аробная дорога.

МАРШРУТЪ № 3.

От селенія **Веридъ-баши** до селенія **Нуады**. 1.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по реляціи.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Пункты.
Второй переходъ. От Веридъ баши до с. Нуады 19½ верстъ; ѣзды шаг. 4 час. 20 м.	45 м. шіит.	с. Джигиръ кяндъ.	5		Пройдя селеніе, дорога противоположной окраины переходитъ чрезъ ручей, проходитъ чрезъ кладбище и отлого подымается на одинъ изъ западныхъ отроговъ пограничнаго хребта.	Изъ ручьевъ текущихъ съ западной скалы въ р. Ляхт.	Топливомъ служатъ кизякъ; подножный кормъ въ изобилія и сухой фуражъ имѣется въ селеніяхъ.	Колесная. 4—10 шаговъ.	Хрящеватый.
			15						
			22	3ч.22м	Спустившись съ него, дорога входитъ въ с. Джигиръ-кяндъ.				
				14½ в.					
	12 м. шіит.	с. Хана-кяндъ.	12		У сел. Джигиръ-кяндъ дорога переходитъ р. Ханагя-чай и, едва замѣтно подымаясь, подходитъ къ с. Хана-кяндъ.	Вода изъ р. Ханагя-чай и Карасу.	Кизякъ въ деревняхъ и подножный кормъ въ изобилии.	Колесная 4—10 шаговъ.	
			8	3ч.52м.					
				16½ в.					
			18		Отъ с. Хана-кяндъ дорога идетъ по Ардабильской равнинѣ, переходитъ чрезъ арыкъ по небольшому мостику, а затѣмъ подходитъ къ с. Нуады, гдѣ выходитъ на дорогу изъ Намина въ Ардабиль, описанную въ маршрутѣ № 1.				
	30	с. Нуады	10	4ч.20м					
				19½ в.	Третій переходъ отъ с. Нуады до Ардабиля (см. маршр. № 1) 18 верстъ, ѣзды 2 часа 32 мин. Всего же отъ Астары до Ардабиля 61 верста.				

ПРИМѢЧАНІЯ.

От селенія **Веридъ-баши** до селенія **Нуады**.

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Сел. Люля-керанъ расположено между рѣчкой (которую дорога пересѣкаетъ), и ручьемъ, въ нее впадающимъ. Состоитъ изъ очень тѣсно расположенныхъ сакель изъ сырца, съ плоскими земляными крышами; небольшіе дворы, имѣющіеся около каждой скалы, обнесены глинобитными стѣнами.		На гребнѣ отрога описываемую дорогу пересѣкаетъ другая, колесная. Гребень этотъ представляетъ удобную позицію для отряда силою до бригады пѣхоты, съ которой обстрѣливается вся дорога до с. Нуады. Въ сел. Джигиръ-кяндъ съ описываемой дорогой сходится вьючная дорога изъ с. Аркатана.
С. Джигиръ-кяндъ по постройкамъ и расположенію такое же, какъ и Люля-керанъ; расположено на лѣвомъ берегу р. Ханага-чай.		Вправо отходитъ колесная дорога въ Наминъ.
С. Хана-кяндъ расположено на пологомъ склонѣ небольшаго холма, рѣзко выдѣляющагося на почти ровной мѣстности.	Чрезъ арыкъ перекинутъ деревянный мостикъ, шириною 2 шага.	Справа подходитъ колесная дорога изъ с. Ханагя. Слѣва подходитъ арбная дорога.
		Возлѣ с. Нуады на берегахъ р. Кара-су можетъ расположиться бивакомъ отрядъ произвольной силы.

ОПИСАНІЕ МАРШРУТА № 3.

I. Длина всего маршрута въ верстахъ и часахъ.

Отъ карантинно-таможенной заставы Астара до города Ардабиля 61 верста; ѣзды же шагомъ 12 часовъ 26 минутъ; причемъ отъ с. Люля-керанъ (нѣсколько еще ранѣе) и до Ардабиля можно дѣлать до 7 верстъ въ часъ, а между Кажбинскимъ постомъ и переваломъ 3—4 версты.

II. Число переходовъ маршрута.

Считая по 5 верстъ въ часъ на участкѣ отъ Кажбинскаго поста до перевала ($16^1/_2$ вер.) и по 4 на остальномъ протяженіи $44^1/_2$ вер. окажется, что весь путь можетъ быть пройденъ пѣхотою въ $16^1/_2$ часовъ, или въ два перехода, но, принявъ во вниманіе, что изъ этихъ 16 часовъ $5^1/_2$ часовъ приходится на дорогу, съ которой нужно освоиться, чтобъ не падать, поминутно скользя по камнямъ и выбитымъ скаламъ, залитымъ жидкой глиной, мы увидимъ, что раздѣливъ путь даже на три перехода и всетаки одинъ изъ нихъ будемъ имѣть почти форсированный.

Переходы эти будутъ:

1-й—отъ с. Астары до с. Веридъ-баши, $23^1/_2$ версты или 7 часовъ хода.

2-й—отъ с. Веридъ-баши до до с. Нуады $19^1/_2$ верстъ, или $5^1/_2$ час. хода; и

3-й—отъ с. Нуады до г. Ардабиля 18 верстъ, или $4^1/_2$ часа хода.

Конный отрядъ можетъ соединить два послѣдніе перехода въ одинъ и пройти весь путь въ два перехода.

Что касается артиллеріи и обоза, то по этому пути можетъ пройти лишь горная артиллерія и вьючный обозъ.

III. Раздѣленіе пути на участки по характеру мѣстности, имъ проходимой.

Какъ и предъидущіе два (см. маршр. № 1 и 2) описываемый путь можетъ быть раздѣленъ на четыре участка: два проходящіе по равнинамъ, одинъ по гористой мѣстности и одинъ по холмистой.

1) Первый участокъ—отъ Астары до Алашакяндъ.

На этихъ семи верстахъ перваго перехода дорога идетъ по Ленкорано-астаринской приморской равнинѣ, слегка покатой къ морю, прорѣзываемой здѣсь р. Астарой, вдоль которой и тянется почти сплошь всѣ семь верстъ третья (считая отъ Ленкоранской) лента селеній.

Ширина дороги—6—10 шаговъ, лишь на небольшомъ протяженіи съужнвается до 3 шаговъ, ширина и качество вполнѣ допускаютъ колесное движеніе равно и объѣзды по сторонамъ, но движеніе это дѣлается затруднительнымъ въ виду частыхъ переходовъ дороги въ бродъ чрезъ р. Астару съ одного берега на другой.

Грунтъ дороги въ началѣ глинистый, постепенно переходитъ въ песчаный и хрящеватый.

Вода въ р. Ленкорань-чаѣ прозрачная, чистая и хорошая на вкусъ.

Фуражъ Подножный кормъ въ изобилiи; запасы фуража имѣются въ непрерывно идущихъ селенiяхъ.

Топливо. Дорога идетъ лѣсомъ и садами.

Бивачныя мѣста. Въ виду равниннаго характера мѣстности, войска на всемъ протяженiи участка могутъ съ удобствомъ стать бивакомъ на берегахъ Астары-чая (берега эти вполнѣ сухи) или во дворахъ и садахъ селенiй.

Позицiй. Равнинная и закрытая мѣстность участка не представляетъ позицiи.

2) Второй участокъ—отъ с. Алашакяндъ до перевала чрезъ хребетъ Ляжи, т. е. остальная часть перваго перехода и $5^3/_4$ версты втораго. На протяженiи этого участка дорога идетъ по лѣсистымъ и крутымъ восточнымъ вѣтвямъ пограничнаго хребта. До сел. Акъ-мечеть она идетъ вдоль склоновъ ущелiй р. Астары, а затѣмъ Акъ-мечеть чая, образуемыхъ этими вѣтвями, далѣе же по гребню одной изъ нихъ.

Подъемы и спуски. Въ общемъ, на всемъ протяженiи участка дорога постепенно подымается, идя вверхъ по теченiю р. р. Астары и Акъ-мечеть чая. До перехода ею ручья, на которомъ стоитъ мельница она почти безпрерывно то подымается, то опускается, пересѣкая волнистые склоны ущелiй. Отъ мельницы же и до перевала (конца участка), на протяженiи 4 слишкомъ верстъ, спусковъ уже нѣтъ, а идетъ крутой подъемъ, изрѣдка прерываемый почти горизонтальными уступами хребта. Нѣсколько его облегчающiе, мелкiе подъемы и спуски ущелья р. Астары утомительны не по своей крутизнѣ, а по качеству своего полотна, представляющаго лѣстницу выбоинъ въ глинѣ, а иногда и въ скалѣ, залитыхъ жидкою грязью, не просыхающей и въ жаркое время года, вслѣдствiе густыхъ вѣковыхъ лѣсовъ, покрывающихъ скаты ущелья. Подъемъ же на перевалъ хотя и пробитъ довольно пологими зигзагами и идетъ по мѣстности открытой, такъ что полотно его почти на всемъ протяженiи гладко, но протяженiе это доходитъ до 4 слишкомъ верстъ.

Ширина дороги. На протяженiи этого участка дорога представляетъ сѣть тропъ, шириною каждая въ $^1/_2$ шага, тѣмъ не менѣе разъѣхаться со встрѣчнымъ караваномъ можно лишь въ мѣстахъ пересѣченiя этихъ отдѣльныхъ тропъ, такъ какъ повернуть на серединѣ тропы зачастую невозможно, въ виду стѣнъ, съ двухъ сторонъ идущихъ (тропы углублены, на 1– 2 с.) Мѣстами же (см. маршр.) она представляетъ ленту шириной до 10 шаговъ, изъ крупнаго булыжника, среди котораго нѣтъ даже и одной тропы, а лошадямъ приходится, поминутно скользя, выбирать камни поплоще, чтобъ поставить ногу.

Грунтъ дороги то глинистый, то скалистый.

Вода въ р. Астарѣ прозрачная и чистая, вполнѣ годна для питья, спуски къ ней довольно часты; кромѣ того изъ склоновъ горъ бьетъ много ключей.

Фуражъ. Подножный кормъ вдоль дороги довольно скуденъ, да и врядъ-ли имъ можетъ въ военное время пользоваться отрядъ. Чтоже касается запасовъ, то они имѣются въ видѣ ячменя и саману въ каждой встрѣчающейся хижинѣ, какъ какъ каждая изъ нихъ служитъ постоялымъ дворомъ для червордарскихъ каравановъ.

Топливо. Дорога идетъ все время лѣсомъ, лишь за с. Акъ мечеть онъ сильно вырубленъ, но и тутъ сохранились еще его остатки.

Бивачныя мѣста. Для биваковъ могутъ служить лишь небольшiе уступы,

имѣющіеся на скатахъ ущелій. таковые встрѣчаются: у Кажбинскаго поста, у с. Ханъ-булаги, у с. Веридъ-баши и нѣсколько другихъ (см. маршр.). Всѣ эти уступы могутъ вмѣстить отряды лишь до 2 баталіоновъ силою; для болѣе же значительнаго отряда (до дивизіи) имѣется мѣсто лишь въ началѣ участкѣ на котловинѣ въ которой расположена зимовка Зангю.

Позицій вслѣдствіе сплошнаго лѣса, покрывающаго участокъ, на немъ не встрѣчается. Болѣе же удобно для задержанія какого либо отряда противника самое начало участка, гдѣ хребетъ Алаша-бандъ и противуположная вѣтвь близко подходятъ къ теченію р. Астары и преграждаютъ какъ дорогу по ущелью этой рѣки, такъ и дороги по ущелью Истису и по гребню хребта.

3) Третій участокъ отъ перевала до с. Джигиръ-кяндъ.

Т. е. девять верстъ втораго перехода. На протяженіи этаго участка мѣстность, по которой идетъ дорога, сначала холмистая, постепенно дѣлается волнистой и, наконецъ, за с. Джигиръ кяндомъ сливается съ Ардабильской равниной. На этомъ участкѣ дорога проходитъ по восточнымъ отрогамъ пограничнаго хребта. Вслѣдствіе высоты Ардабильской котловины, отроги эти коротки, не высоки, имѣютъ скорѣе видъ холмовъ, чѣмъ горъ, формы ихъ болѣе расплывчаты, лѣсъ отсутствуетъ, лишь ближайшая къ хребту часть участка покрыта кустарникомъ.

Подъемовъ и спусковъ значительныхъ нѣтъ, имѣющіеся доступны колесному движенію, въ общемъ дорога спускается.

Ширина дороги. Вначалѣ дорога представляетъ цѣлую сѣть тропъ, идущихъ по долинѣ Баба-чая, шириной каждая 1—½ шага; по мѣрѣ пониженія дороги она становится лучше, тропы сливаются въ одинъ путь, который въ разстояніи 3-хъ верстъ отъ перевала становится вполнѣ удобнымъ для колеснаго движенія. Ширина его колеблется отъ 6 до 10 шаговъ, объѣзды возможны на всемъ протяженіи.

Грунтъ вначалѣ глинистый, постепенно переходитъ въ хрящеватый.

Вода встрѣчается довольно часто, въ видѣ ручьевъ, текущихъ съ западныхъ склоновъ пограничнаго хребта къ р Кара-су.

Фуражъ. Подножный кормъ встрѣчается всюду на протяженіи участка, запасы же ячменя и саману найдутся въ с. Люля-керанъ и Джигиръ-кяндъ.

Топливо. До с. Люля-керанъ путь идетъ среди кустарника, далѣе же придется воспользоваться запасами кизяка, имѣющимися въ селеніяхъ.

Бивачныя мѣста Путь идетъ по мѣстности лишь холмистой, сухой и обильной водой, по чему расположеніе войскъ бивакомъ не встрѣтитъ затрудненій.

Позиціи. Гребень одного изъ отроговъ, пересѣкаемаго дорогою между Люля-керанъ и Джигиръ-кяндъ, представляетъ удобную позицію, съ которой обстрѣливается вся мѣстность впереди на дальній артиллеріскій выстрѣлъ.

4) Четвертый участокъ отъ Джигиръ-кяндъ до Ардабиля (см. марш. № 1).

IV. Распредѣленіе населенія по участкамъ.

Населеніе вдоль описаннаго пути распредѣлено неравномѣрно, густое на протяженіи перваго участка, нѣсколько менѣе густое на третьемъ и четвертомъ, оно совершенно почти отсутствуетъ на второмъ. По религіи и національности населенія вдоль всего пути вполнѣ однородно: всѣ мусульмане-шіиты и всѣ принадлежатъ къ тюрско-татарскому племени, говорятъ адербейджанскимъ нарѣчіемъ

татарск. языка. Жители перваго участка занимаются хлѣбопашествомъ, садоводствомъ и скотоводствомъ, втораго хлѣбопашествомъ и скотоводствомъ и почти всѣ содержатъ духаны, постоялые дворы, которые приносятъ хорошій доходъ благодаря безпрерывному движенію каравановъ. Жители третьяго и четвертаго— преимущественно хлѣбопашествомъ и отчасти скотоводствомъ. Размѣщается населеніе до перевала въ двухъ первыхъ участкахъ и за перевалomъ совершенно различно: за перевалomъ селенія построены скученно, состоятъ изъ сакель изъ сырца съ плоскими крышами съ дворами, обнесенными глинобитными стѣнами, на восточной же сторонѣ перевала селенія раскиданы на большое протяженіе, тонутъ въ зелени садовъ (въ первомъ участкѣ) состоятъ изъ бревенчатыхъ курныхъ избъ съ двускатными камышевыми или щепяными крышами.

V. Родъ дороги по участкамъ.

На протяженіи перваго участка дорога нѣсколько разъ переходитъ въ бродъ р. Астару, дно которой усѣяно большими камнями и осколками скалъ, вслѣдствіе этого хотя сама дорога и вполнѣ удобна для колеснаго движенія, это послѣднее не можетъ производиться. 2-й участокъ тоже не допускаетъ колеснаго движенія, а лишь вьючное, на 3-емъ за исключеніемъ первыхъ 3-хъ верстъ и на 4-мъ дорога колесная, не требующая никакихъ исправленій.

VI. Необходимыя исправленія.

Какъ выше упомянуто, на протяженіи 3 и 4 участковъ дорога для колеснаго по ней движенія не требуетъ никакихъ исправленій; 1-й же и 2-й потребуютъ для возможности таковаго движенія полной переработки, причемъ на первомъ она будетъ заключаться въ проведеніи дороги до п. Кажбинскаго по нашему лѣвому берегу р. Астыры безъ переходовъ на правый, а на второмъ придется или отказаться отъ настоящаго направленія или перебросить два моста чрезъ Астару и въ обоихъ случаяхъ уширить дорогу до желаемой ширины, при чемъ придется часто работать и порохомъ.

Въ настоящемъ же своемъ видѣ дорога доступна лишь для движенія небольшихъ отрядовъ изъ пѣхоты или конницы съ горной артиллеріей и вьючнымъ обозомъ.

Генеральнаго Штаба

Штабсъ-Капитанъ *Кузьминъ-Караваевъ.*

МАРШРУТЪ № 4.

Отъ Кизилъ-каравань-сарайскаго перевала (отъ границы нашей съ Персіей), мимо сел. Бертъ-чай до сел. Разей.

(часть караваннаго пути изъ Белясувара въ Ардабиль).

Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Штабсъ-Капитана **Кузьмина-Караваева**
въ Октябрѣ 1890 года.

МАРШРУТЪ № 4.

От Государственной границы до селенія **Разей**.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От Государственной границы до селенія **Разей**.

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по религіи.	Названіе пунктовъ	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.	Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся оріентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Отъ Государственной границы до сел. Разей 26½ верстъ; ѣзды шагомъ 4 часа 27 минутъ.		Государственная граница.			Караванный путь изъ Белясувора въ Ардабиль, пройдя с. Лянгянъ, перерѣзываетъ вдающійся въ Персидскіе предѣлы уголъ нашей территоріи, проходитъ по ней на проходитъ по ней на протяженіи семи верстъ и близь г. Караулъ тамъ, черезъ широкій и пологій перевалъ пограничнаго съ Персіей хребта снова уходитъ въ ея предѣлы.						Влѣво отходитъ вьючный путь въ селеніе Сейттеръ (50 дв.) и тутъ же подходитъ колесная отъ Дэманскаго поста.
		п. Кизилъ-караванъ сарайскій.	7	7 м. ¾ в.	Дорога полого спускается съ перевала проходитъ мимо персидскаго кордоннаго поста Кизилъ-караванъ сарайскаго и караванъ сарая Кизылъ.	Изъ родника.	Нѣтъ.	Колесная 6—14 шаг.	Въ верховьяхъ одного изъ ручьевъ – правыхъ притоковъ р. Сейттеръ-чая, у сѣдловины, соединяющей одинъ изъ отроговъ главнаго хребта Талышинскихъ горъ съ хр. Агисъ-гядуги-дагомъ, возвышается небольшое квадратное (сторона 30 шаг.) зданіе—персидскій кордонный постъ Кизылъ-караванъ-сарай. Серединой вышеупомянутой сѣдловины проходитъ наша граница съ Персіей, а черезъ нее идетъ караванный путь изъ Белясувара въ Ардабиль. Зданіе поста сложено изъ сырца. Внутри оно имѣетъ небольшой дворикъ, съ котораго идетъ лѣстница на плоскую крышу, окруженную зубчатой стѣной. Надъ постомъ возвышается сторожевая башня. Постъ занятъ 10 всадниками Наминскаго хана. Вооружены они скорострѣльными ружьями и кинжалами-полусаблями. Въ нѣсколькихъ шагахъ—караванъ-сарай Кизылъ, давшій названіе посту.		
			17		Отъ перевала дорога спускается однимъ изъ западныхъ отроговъ пограничнаго хребта, направляясь на юго-западъ.	Изъ рѣчки Сейттеръ-чай.	Нѣтъ	Колесная 6—14 шаг.			
		р. Сейттеръ-чай.	20	44 м. 4½ в.	Далѣе дорога поворачиваетъ на югъ, пересѣкаетъ два западные отрога того же хребта (подъемъ и спуски круты) и переходитъ черезъ Сейттеръ-чай.			Вьючная 6—10 шаг.		Для колеснаго движенія спускъ съ перваго отрога придется разработать.	
			12		Въ теченіи 12 минутъ дорога продолжаетъ идти на югъ, безпрерывно спускаясь въ лощины, обра-			Колесная 6—18 шаг.	Весь описываемый путь (отъ р. Сейттеръ-чай) идетъ по закладнымъ отрогамъ сначала одной изъ вѣтвей		

МАРШРУТЪ № 4.

От **Государственной границы** до селенія **Разей.**

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по рекѣ.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина.
					зуемыя отрогами Гисту-дага и подымаясь на ихъ гребни (5 спусковъ и подъемовъ). Подъемы и спуски пологи.	Изъ родника.	Ъ.	Ъ.
			7		Дорога нѣсколько уклоняется на юго-востокъ и продолжаетъ пересѣкать отроги Гисту-дага.	Ъ.	Ѣ	Колесная 6—16 шаговъ.
			5					
			3					
			8					
			3		Изъ подъ слоя хряща и розсыпи выступаютъ скалы, дорога съуживается и идетъ между ними.	Н	Т	Вьючная 4—10 шаг.
			4					
			14					
			3		Дорога подымается на гребень болѣе значительнаго отрога и затѣмъ среди скалъ полого спускается къ ручью Кочи-булахъ-чай. Полотно спуска (шир. 4—10 шаг.) усѣяно небольшими камнями, по сторонамъ скалы.	Изъ родниковъ.	Ъ.	Колесная 10—18 шаг.
			13					
			2					
		р. Кочибулакъ-чай.		1 ч. 58 м / 12 в.		Н	Ѣ	
			20		Круто поднявшись на лѣвый берегъ ручья, дорога продолжаетъ идти по волнамъ западныхъ отроговъ Талышинскаго хребта.	Ъ.	Т	Колесная.
					Дорога отлого подымается на широкій гребень отрога, занятый кладбищемъ.	Ъ.	Т	Колесная 6—16 шаговъ.
			8		Съ гребня отрога дорога спускается къ сухому руслу ручья.	Ѣ	Ѣ	
		Ручей.				Н	Ѣ	Вьючная 2—4 ш.
			4		Отъ ручья дорога подымается между выступающихъ изъ подъ верхняго слоя почвы скалъ.	Н	Ѣ	
			30		Далѣе дорога снова идетъ, пересѣкая отроги Талышинскаго хребта.	Изъ р. Бертъ-чай.	Ъ.	Колесная 6—14 ш.

ПРИМѢЧАНІЯ.

От **Государственной границы** до селенія **Разей.**

Свойства окружающей мѣстности, придорожныхъ селеній; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящія отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), бивуаки и позиціи.
главнаго хребта Талышинскихъ горъ (со скалистой вершиной Гисту-дагъ, рѣзко выдѣляющейся по срединѣ вѣтви), а затѣмъ—самаго главнаго хребта. До с. Бертъ-чай путь идетъ близко къ хребтамъ и потому мѣстность, которую онъ прорѣзаетъ, представляетъ непрерывный рядъ (большей частью неглубокихъ) лощинъ. Далѣе же имѣющій почти долготное направленіе (на этомъ участкѣ) Талышинскій хребетъ отходитъ на болѣе значительное разстояніе отъ пути, почему мѣстность принимаетъ болѣе равнинный характеръ; лощины пропадаютъ. На поверхности равнины, по которой идетъ путь, мѣстами возвышаются отдѣльные холмы и горки. На всемъ протяженіи пути единственная растительность—тощая трава, лѣтомъ и она пропадаетъ, выжигаемая солнцемъ.		Влѣво отъ дороги родникъ. Слѣва подходитъ вьючная тропа, вѣроятно изъ сел. Сейттеръ. Вправо отъ дороги куча камней—могила. Отрогъ, на гребень котораго здѣсь (см. минуты) подымается дорога, представляетъ удобную позицію для дивизіи пѣхоты. Вправо у дороги кустъ, увѣшанный разноцвѣтными лоскутками (могила)
		Описываемую пересѣкаетъ другая колесная дорога. Вправо отъ дороги виденъ родникъ. Позиція для бригады пѣхоты. Бивачное мѣсто для отряда до бригады пѣхоты (мало воды для большаго).
	Для колеснаго движенія придется подъему придать меньшій уклонъ.	
		Отрогъ этотъ—удобная позиція для бригады пѣхоты.
Справа и слѣва отъ дороги берега ручья скалисты.	Дорогу нужно разработать, для чего потребуются кирки.	По переходѣ черезъ русло ручья слѣва подходитъ вьючная тропа, а вправо отходитъ двѣ, болѣе широкія.

МАРШРУТЪ № 4.

От **Государственной границы** до селенія **Разей.**

Переходы и ихъ длина.	Число дворовъ по рѣлиги.	Названіе пунктовъ.	Въ верстахъ и часахъ. Разстояніе между пунктами.	Разстояніе пункта отъ начальнаго.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Вода.	Топливо и фуражъ.	Родъ дороги и ея ширина. Грунтъ.
От Государственной границы до сел. Разей 26½ верстъ; ѣзды шагомъ 4 часа 27 минутъ.		р. Бертъ-чай.	4	3 ч. 4 м.	Дорога по голой скалѣ спускается къ рѣчкѣ Бертъ-чай, подымается на ея лѣвый (южный) берегъ, поворачиваетъ налѣво (на востокъ), а затѣмъ снова направо. Влѣво видно сел. Бертъ-чай.	Изъ рѣки Бертъ-чай.	Въ селеніи Бертъ-чай имѣются небольшіе запасы фуража и кизяка.	Вьючная 1—4 шаг. Скалистый.
	40 м. 1 шіит.	с. Бертъ-чай.						Колесная 6—16 шаговъ. Каменистый.
			26		Пройдя мимо сел. Бертъ-чая, дорога полого подымается на сѣдловину между двумя вершинами, проходитъ по ней и продолжаетъ идти все въ томъ же юго-восточномъ направленіи.			
		р. Гахта-чашма.		3 ч. 30 м.	Дорога идетъ пашнями по равнинѣ, слегка покатой къ юго-западу.			
			16					
			3					
			19		Пройдя между двухъ холмовъ (правый довольно значительный скорѣе гора) дорога едва чувствительно спускается къ селенію Разей	Изъ рѣки Хальфа-лю.	Въ сел. Разей запасы имѣются фуража и кизяка.	Колесная. 10—18 шаг. Хрящеватый.
	200 м. 1 шіит.	с. Разей.		3 ч. 27 м. / 26½ в.				

ПРИМѢЧАНІЯ.

От **Государственной границы** до селенія **Разей.**

Свойства окружающей мѣстности, при дорожныхъ селеніяхъ; національность и занятія ихъ жителей.	Наиболѣе трудныя для движенія мѣста, искуственныя сооруженія и необходимыя исправленія.	Особенно выдающіеся ориентировочные пункты, отходящіе отъ пути боковыя дороги (родъ ихъ), биваки и позиціи.
Рѣчка Бертъ-чай течетъ въ скалистыхъ, мѣстами отвѣсныхъ, берегахъ.	Для колеснаго движенія спускъ нужно разработать, причемъ придется прибѣгнуть къ пороху.	
С. Бертъ-чай расположено на лѣвомъ берегу рѣчки того же имени, состоитъ изъ сакль, лѣпящихся другъ другу, сложенныхъ изъ сырца съ плоскими земляными крышами; служитъ мѣстопребываніемъ одного изъ приставовъ хана Наминскаго.		Дорогу пересѣкаетъ другая колесная изъ Бертъ-чая.
Мѣстность становится менѣе волнистой.		
Лощины почти пропадаютъ; мѣстность—равнина, усаженная небольшими, но съ острыми очертаніями, холмами.		Вправо у дороги род. Говта-чашма, отъ него идетъ канавка, обсаженная деревьями; здѣсь же влѣво отходитъ колесная дорога въ с. Хальфалю.
		На одномъ изъ холмовъ видна караулка, сложенная изъ камней.
		Дорогу пересѣкаетъ другая колесная, вѣроятно, изъ сел. Рахимъ-бегли.
Богатое, торговое сел. Разей расположено на правомъ берегу р. Хальфалю, состоитъ изъ сакель, сложенныхъ изъ сырца, улицы узки, но можно ихъ избѣжать, двинувшись въ обходъ селенія, по пашнямъ, его окружающимъ.		Равнина разстилающаяся около с. Разей, на обоихъ берегахъ р. Хальфалю, прекрасное бивачное мѣсто для отряда произвольной силы.

Генеральнаго Штаба,
Штабсъ-Капитанъ *Кузьминъ-Караваевъ.*

Рекогносцировка русско-персидской границы между Дэманскимъ и Белясуварскимъ постами Ленкоранской Кордонной линіи.

Произведена во время полевой поѣздки въ Октябрѣ 1890 г. Генеральнаго Штаба Капитаномъ **Пржевальскимъ**.

Рекогносцировка русско-персидской границы между Дэманскимъ и Белясуварскимъ постами Ленкоранской кордонной линіи.

Протяженіе и направленіе границы.

Участокъ государственной границы Россіи съ Персіей между указанными пунктами отдѣляетъ Ленкоранскій уѣздъ Бакинской губерніи отъ Уджарудь-Наминскаго и Ардебильскаго округовъ Адербейджана и имѣетъ общее протяженіе въ 106 верстъ; изъ нихъ на разстояніи 36 верстъ, между Кызыльскимъ переваломъ у Дэманскаго поста и горою Караджа-дагъ, граница проходитъ по гребню главнаго хребта Талышинскихъ горъ, а отъ г. Караджа-дагъ до Белясуварскаго поста, на протяженіи 70 верстъ, по руслу рѣки Болгару-чай, въ своемъ верхнемъ теченіи, до сліянія съ р. Сары-камышъ, *) носящей названіе Адинабазаръ-чай.

Имѣя въ общемъ сѣверо-восточное направленіе, пограничная линія идетъ зигзагами, образуя у постовъ Дэманскаго и Ташъ-булагскаго два исходящихъ угла и у Буроварскаго поста входящій уголъ.

За горою Караджа-дагъ оба склона главнаго Талышинскаго хребта входятъ въ наши предѣлы, и самый хребетъ, направляясь параллельно границѣ, удаляется отъ нея на наибольшее разстояніе, не превышающее 7 верстъ. Составляющая же къ сѣверу отъ г. Караджа-дагъ пограничный рубежъ—р. Болгару-чай—по своимъ свойствамъ, особенно по сравненію съ Талышинскимъ хребтомъ, не имѣетъ военнаго значенія, а потому рекогносцировка нашей границы съ Персіей между Дэманскимъ и Белясуварскимъ постами сводится къ рекогносцировкѣ Талышинскаго хребта на томъ-же участкѣ. По этому ниже слѣдуютъ описанія:

1) части означеннаго хребта, лежащей къ сѣверу отъ Дэманскаго поста, между р.р. Виляжъ-чай и Болгару-чай, и

2) пройденныхъ во время полевой поѣздки путей, идущихъ поперекъ и вдоль вышеуказаннаго участка хребта.

I. Описаніе части Талышинскаго хребта, лежащей къ сѣверу отъ Дэманскаго поста.

Топографическій и гидрографическій очеркъ.

Разсматриваемая часть Талышинскаго хребта вершинами Караджа-дагъ (5680 Ф. н. ур. м.), Тапаляръ 3300 Ф.) и Казанхъ-кошка (2380 Ф.) раздѣляется на четыре различныхъ по характеру участка.

1) Участокъ между г.г. Караулъ-ташъ и Караджа-дагъ.

На южномъ участкѣ, между г.г. Караулъ-ташъ и Караджа-дагъ (длиною 36 верстъ), хребетъ сначала на протяженіи $7^1/_2$ верстъ имѣетъ сѣверо-западное направленіе и въ этой части носитъ названіе Агысъ-гядуги-дагъ; затѣмъ, образуя нѣсколько небольшихъ зигзаговъ, имѣетъ въ общемъ сѣверо-восточное направленіе. Постепенно повышаясь между вершинами Караулъ-ташъ (5110 Ф.) и Кулададашъ (7218 Ф.), хребетъ далѣе, между послѣднею вершиною и горою Караджа-дагъ (5680 Ф.), понижается и имѣетъ общую среднюю высоту около 6000 футъ надъ уровнемъ моря.

---

*) Близъ поста Ширинсу-Ковшучинскаго.

Ширина южнаго склона хребта колеблется между 3-мя и 7-ю верстами, а сѣвернаго входящаго въ предѣлы Персіи, между 3-мя и 6-ю верстами.

У Дэманскаго поста (5000 ф.), вслѣдствіе погиба хребта, образуется котловина, заключающая въ себѣ истоки р. Виляокъ-чая (Кизилъ агача) и имѣющая въ ширину (съ запада на востокъ) до 4-хъ верстъ, а въ длину (съ сѣвера на югъ) до 5 верстъ. Хребетъ Агысъ-гядуги-дагъ лишь футовъ на 700 превышаетъ дно этой котловины, вслѣдствіе чего находящіеся здѣсь перевалы—Кызыльскій (5110 ф.) и Лянгянскій (5610 ф.), особенно первый изъ нихъ,—незамѣтно сливаются съ днемъ котловины. Послѣдняя въ юго-восточномъ направленіи прорѣзана узкимъ скалистымъ отрогомъ и четырмя оврагами, у Дэманскаго поста соединяющимися съ ущельемъ р. Виляжъ-чая и имѣющими крутые, обрывистые бока. Персидскіе склоны Агысъ-гядуги-дага спускаются полого, рядомъ не длинныхъ контрфорсовъ; далѣе же передъ Лянгянскимъ переваломъ отъ хребта отдѣляется къ сѣверу одинъ и отъ г. Куладашъ два отрога, отличающіеся дикимъ, неприступнымъ характеромъ: скаты ихъ круты, скалисты, а гребни высоко поднимаются надъ днемъ Лянгянскаго и Тулюнскаго ущелій, вслѣдствіе чего эти послѣдніе вполнѣ разобщены между собою. Затѣмъ, между горою Куладашъ и Герминскимъ переваломъ, западный склонъ хребта, хотя и крутъ, но не скалистъ и покрытъ въ верхней своей части пастбищами.

Обращенный же въ нашу сторону склонъ хребта вначалѣ носитъ дикій характеръ, исчезающій по мѣрѣ приближенія къ Герминскому перевалу. Крутые, почти отвѣсные скаты замѣняются болѣе пологими; скалы и обломки ихъ исчезаютъ; въ боковыхъ ущельяхъ, образуемыхъ короткими восточными контрфорсами хребта, начинаютъ попадаться кустарникъ и деревья, затѣмъ и пашни, передъ Герминскимъ постомъ доходящія до самаго гребня.

Упомянутые восточные контрфорсы хребта, *) спускаясь круто въ своихъ верхнихъ частяхъ, образуютъ потомъ болѣе пологіе склоны, мѣстами террасы, обрывающіяся на дно ущелья р. Виляжъ-чая.

Отъ Герминскаго перевала (5600 ф.) хребетъ круто поднимается къ г. Сарпъ и въ нашу сторону обрывается отвѣсными скалами, сохраняя этотъ характеръ до отдѣленія Мирдауданскаго отрога, западный склонъ котораго также крутъ и скалистъ; въ разселинахъ между скалами разбросаны кусты и отдѣльныя деревья. Вершина горы Сарпъ и самый гребень близъ нея усѣяны скалами и большими камнями, называемыя нашими казаками «кукушками.» За Мирдауданскимъ отрогомъ, хребетъ спускается рядомъ террасъ, соединенныхъ между собою крутыми, мѣстами скалистыми, склонами; передъ Виляжъ-чаемъ образуется не широкая (до $^1/_4$ версты) почти горизонтальная площадь, вертикально затѣмъ обрывающаяся къ дну ущелья этой рѣки. Между Герминскимъ переваломъ и гор. Караджа-дагъ къ югу отходятъ два контрфорса: вышеупомянутый Мирдауданскій и Ханъ-булагскій, образующіе между собою и Ташъ-Кюрьядинскимъ контрфорсомъ **) три ущелья: Герминское Перембельское и Остаирское. Западные склоны контрфорсовъ круты, скалисты, покрыты кустарникомъ; восточные же—болѣе пологи. Мирдауданскій отрогъ у селеній Асадабада и Орагарана образуетъ террасу значительной величины, а между Ханъ-булагскимъ контрфорсомъ и главнымъ хребтомъ образуется замкнутая котловина, покрытая лѣсомъ.

---

*) Между Лянгянскимъ и Герминскимъ переваломъ ихъ насчитывается шесть.

**) Отдѣляющимся къ востоку отъ г. Караджу-дагъ.

Что-же касается сѣвернаго склона хребта между Герминскимъ переваломъ и г. Караджа-дагъ, то онъ болѣе пологъ, не скалистъ; отдѣляющіеся къ сѣверу контрфорсы образуютъ рядъ ущелій: Тулюнское, Измозарское, Ииійское, Алайляйское и Гейгяльское. Скаты этихъ контрфорсовъ круты и дики, а ущелья узки и вполнѣ оправдываютъ названіе «щели,» данное имъ казаками. Самый гребень хребта имѣетъ округленныя формы и только за горою Сарпъ и передъ горою Караджа-дагъ скалистымъ обрывомъ спускается въ нашу сторону.

Дэманская котловина, гребень хребта, верхнія террасы и персидскій склонъ покрыты роскошными пастбищами, что въ соединеніи съ обиліемъ родниковъ съ хорошей водой, прохладой и отсутствіемъ мошекъ—привлекаетъ сюда лѣтомъ кочевниковъ, нашихъ и персидскихъ: слѣды ихъ кочевокъ попадаются на каждомъ шагу. Нижніе же террасы южнаго склона покрыты пашнями, и на нихъ разбросаны селенія осѣдлыхъ жителей.

2) Участокъ между горами Караджа-дагъ и Тапаляръ.

На слѣдующемъ участкѣ, между горами Караджа-дагъ и Тапаляръ (длиною 16 верстъ), хребетъ идетъ сначала въ восточномъ направленіи, затѣмъ близъ селенія Согульджанъ поворачиваетъ къ сѣверу, а между горами Лимаръ и Тапаляръ имѣетъ сѣверо-восточное направленіе.

Отъ горы Караджа-дагъ, круто обрывающейся съ восточно и съ юго-восточной сторонъ, хребетъ сразу понижается и между этою горою и г. Тапаляръ имѣетъ среднюю высоту около 3850 фут. надъ уровнемъ моря. *)

Ширина хребта между ущельями Болгару-чая и Виляжъ-чая заключается между 6—8 верстами, причемъ болѣе короткій сѣверный склонъ не болѣе 3-хъ верстъ въ ширину.

Южный склонъ хребта спускается пятью контрфорсами, имѣющими вверху видъ гребней, а затѣмъ образующими рядъ террасъ. Контрфорсы эти у Виляжъ-чая почти соединяются между собою, обставляя общую террасу, обрывающуюся къ руслу рѣки. Скаты контрфорсовъ, обращенные къ находящимся между ними боковымъ ущельямъ, круты, покрыты кустарникомъ, но по мѣрѣ приближенія къ Виляжъ-чаю мѣняютъ свой характеръ, и ущелья обращаются въ неглубокіе овраги, пересѣкающіе нижнюю террасу склона.

Къ сѣверу же хребетъ отдѣляетъ лишь три контрфорса и, спускаясь вначалѣ круто, затѣмъ полого, образуетъ также террасы, обрывающіяся на дно ущелья р. Болгару-чая. Террасы эти прорѣзаны рядомъ овраговъ. Исключенія изъ вышеизложеннаго представляетъ контрфорсъ, идущій между селеніями Овра и Али-Абатъ: онъ имѣетъ видъ высокаго хребта (3500 фут. средней высоты), круто спускающагося къ востоку, болѣе полого къ западу, а къ сѣверу 60 склономъ обрывающагося къ Болгару-чаю. На срединѣ послѣдняго склона находится не широкій уступъ (шаговъ 200 ширины), по которому проходитъ наша патрульная дорога. Овраги, прорѣзывающіе сѣверный склонъ хребта, значительны лишь на своихъ концахъ, близъ соединенія съ ущельемъ Болгару-чая, въ остальныхъ же своихъ частяхъ не глубоки и съ пологими скатами; изъ этихъ овраговъ можно указать на два: на выходящій къ персидскому селенію Средній Уместанъ и на Али-Абатскій, какъ на наиболѣе значительные. Самый гребень хребта на разсматриваемомъ участкѣ сохраняетъ округленныя формы и между горою Караджа-дагъ и сел. Согульджанъ покрытъ лѣсомъ, къ востоку постепенно пере-

*) Отдѣльныя вершины имѣютъ высоты: 4900, 3675, 3840, 4165, г. Лимаръ—3850, г.г. Абу-дарда-гадыге и Тапаляръ—3300 футъ.

ходящимъ въ кустарникъ. Лѣсъ этотъ спускается и на оба склона хребта, соединяясь съ лѣсною площадью, находящейся въ верховьяхъ Остаирскаго ущелья. У Овчинскаго поста лѣсъ доходитъ почти до Болгару-чая а восточнѣе граница его поднимается постепенно къ гребню хребта, и у горы Лимаръ оба склона уже обнажены. Кромѣ того, мелкимъ лѣсомъ и кустарникомъ покрыты скаты овраговъ и сѣверный, и восточный склоны вышеупомянутаго контрфорса, находящагося между селеніями Овра и Али-абатъ. Все же, не занятое лѣсомъ и кустарникомъ, остальное пространство находится подъ пашнями.

3) Участокъ между горами Тапаляръ и Козанхъ-кошка.

На участкѣ между горами Тапаляръ и Казанхъ-кошка (длиною 25 верстъ), хребетъ сначала на протяженіи 5 верстъ сохраняетъ сѣверо-восточное направленіе, затѣмъ поворачиваетъ на востокъ и, пройдя 3 версты, принимаетъ сѣверо-западное направленіе, въ которомъ и подходитъ къ горѣ Казанхъ-кошка.

Средняя высота хребта около 2800 футъ, а ширина колеблется между 15—22 верстами, изъ которыхъ на западный склонъ приходится въ среднемъ не болѣе 4-хъ верстъ.

Отличительною чертою восточнаго склона хребта на этомъ участкѣ является обиліе боковыхъ отроговъ, которыхъ насчитывается одинадцать, не считая мелкихъ развѣтвленій.

Отъ горы Тапаляръ отдѣляется самый значительный и по длинѣ, и по высотѣ Вели-дагскій отрогъ, имѣющій восточное направленіе при средней высотѣ въ 3100 футъ *) На южномъ своемъ склонѣ отрогъ этотъ имѣетъ семь контрфорсовъ, также значительной высоты, длиною отъ 3-хъ до 4-хъ верстъ, круто спускающихся къ р. Виляжъ-чай. Образуемые этими контрфорсами ущелья глубоки и съ крутыми скатами. Сѣверный же склонъ Вели-дагскаго отрога, не отдѣляя сколько-нибудь значительныхъ контрфорсовъ, круто спускается къ р. Матала-чай (Ирго).

Между Вели-дагскимъ и слѣдующимъ значительнымъ отрогомъ Елигаджинскимъ отдѣляется небольшой Барожанскій контрфорсъ, раздѣляющій ущелья р. Матала-чай и лѣваго ея притока Калаваръ-чай. Между этимъ контрфорсомъ и Вели-дагскимъ отрогомъ главный хребетъ образуетъ Шихларскую котловину, надъ днемъ которой окружающіе ее хребты не возвышаются болѣе 400—500 ф.

За Барожанскимъ контрфорсомъ южный склонъ хребта круто спускается и отдѣляетъ вышеупомянутый Елигаджинскій отрогъ, понижающійся къ востоку уступами съ 3000 футъ у горы Алашаръ до 700 футъ у зим. Елигаджа. Затѣмъ отрогъ этотъ раздѣляется на двѣ невысокихъ и пологихъ вѣтви, образующихъ между собою ущелье р. Татьянъ-чая. Самый гребень отрога узокъ, шириною мѣстами 10—20 шаговъ, въ обѣ стороны образуетъ склоны крутизною не менѣе 60°.

Остальные боковые отроги восточнаго склона хребта имѣютъ тотъ-же характеръ, т. е., узкій гребень, спускающійся уступами, и крутые, чуть не отвѣсные боковые скаты, образующіе узкія, глубокія ущелья.

Но по мѣрѣ движенія къ сѣверу и востоку, этотъ рѣзкій характеръ сглаживается: отроги постепенно понижаются, гребни ихъ и находящіеся между ними ущелья расширяются, склоны становятся болѣе пологими.

---

*) Отдѣльныя вершины: г. Караулъ-хана—3620 ф., г. Велидагъ—3700 ф., г. Ханджабулагъ—3640 ф., г. Ханагматъ-дагъ—2520 ф. Тамбинау—2780 ф.

Западный же склонъ Талышинскаго хребта между горами Тапаляръ и Казанхъ Кошка, по характеру своему, рѣзко отличается отъ только-что описаннаго восточнаго склона. Къ западу хребетъ отдѣляетъ лишь пять незначительныхъ контрфорсовъ; изъ нихъ первые два (Моварскій и Бураварскій) имѣютъ пологіе скаты и образуютъ рядъ террасъ, круто спускающихся на дно Пчоринскаго, Зовинскаго и Уижа-кала-чайскаго овраговъ; къ р. Болгару-чай они спускаются невысокими обрывами. Баджираванскій и Гяндарскій контрфорсы коротки (не болѣе 2-хъ верстъ длины), но высоки (до 2800 ф.) и въ связи съ главнымъ хребтомъ образуютъ замкнутое съ крутыми склонами ущелье р. Ньевъ-чая. Наконецъ, Бадамъ-Агачскій контфорсъ болѣе пологъ и съ Гяндорскимъ образуетъ ущелье, въ которомъ расположено сел. Бураваръ. За Бураварскимъ сигналомъ, хребетъ къ западу спускается сначала круто, затѣмъ полого; склонъ прорѣзанъ рядомъ балокъ съ промоинами на днѣ.

Восточный склонъ разсматриваемаго участка хребта къ сѣверу отъ Велидагскаго отрога, за исключеніемъ Шихларской котловины, а частью и южный склонъ этого отрога—покрытъ лѣсомъ; на западномъ же склонѣ лѣсомъ заняты ущелье р. Ньевъ-чая и верхнія части склона къ сѣверу отъ этого ущелья. Вся остальная площадь находится подъ пашнями.

4) Участокъ къ сѣверу отъ г. Казанхъ-кошка.

На участкѣ къ сѣверу отъ г. Казанхъ-кошка (длиною около 30 верстъ) хребетъ до Эшакчинскаго сигнала имѣетъ западное направленіе, затѣмъ поворачиваетъ къ сѣверу и, постепенно понижаясь, сливается за Кырхырманскимъ постомъ съ Муганскою степью. Средняя высота хребта между сигналами Эшакчи и Меликъ-касумъ около 1800 футъ, а далѣе около 700 футъ. Ширина хребта близъ сел. Эшакчи около 20 верстъ и къ сѣверу постепенно уменьшается; вообще же разсматриваемый участокъ со всѣми своими развѣтвленіями занимаетъ площадь квадрата со стороною въ 20 верстъ и заполняетъ собою исходящій уголъ, образованный нашей границей близъ поста Ширанъ-су.

Подобно предъидущему участку, хребетъ отдѣляетъ къ востоку рядъ длинныхъ контрфорсовъ, а къ западу лишь одинъ значительный отрогъ—Меликъ-касумскій; у селенія же Эшакчи образуетъ котловину, заключающую верховья р. Караяръ-чая. Какъ самый хребетъ, такъ и контрфорсы его, имѣютъ мягкія очертанія и заключаютъ между собою не ущелья, а рядъ балокъ и лощинъ съ промоинами, служащими для стока дождевой воды. Полное отсутствіе лѣсной растительности и недостатокъ воды —суть также отличительныя черты этого участка Талышинскаго хребта. Склоны послѣдняго покрыты большею частью пашнями: близъ границы встрѣчаются и сѣнокосныя мѣста. По балкамъ разбросаны зимовья кочевиковъ и селенія осѣдлыхъ жителей.

Орошеніе.

Гребень части Талышинскаго хребта, лежащей къ сѣверу отъ Дэманскаго поста, служитъ водораздѣломъ между р. р. Болгару-чай съ одной стороны и р. Виляжъ-чай и рядомъ ручьевъ и рѣчекъ, орошающихъ восточный склонъ хребта, съ другой.

Р. Болгару-чай *) беретъ начало изъ родниковъ у подножія горы Караджадагъ и, протекая у западной подошвы цѣпи Талышинскихъ горъ, составляетъ нашу государственную границу между упомянутой горой и постомъ Белясуварскимъ (70 верстъ); за послѣднимъ, послѣ 30-ти верстнаго теченія, теряется въ Муганской степи въ обширной болотистой ложбинѣ Махмудъ-чаласи.

*) Въ верхнемъ теченіи назыв. Адинабазаръ-чай.

Въ верхней части своего теченія, между горою Караджа-дагъ и постомъ Арусскимъ (около 10 верстъ), р, Болгару-чай струится узкимъ ручейкомъ по дну неширокаго оврага, имѣющаго отвѣсные глинистые, мѣстами скалистые, бока. За Арусскимъ постомъ берега становятся болѣе пологими, оврагъ расширяется, на днѣ его появляются кое-гдѣ пашни; наконецъ, за постомъ Асатты еще болѣе расширившись, ущелье рѣки обращается въ долину, шириною $^1/_2$ — $^3/_4$ версты, протекая по которой, р. Болгару-чай образуетъ безчисленное число извилинъ и зигзаговъ. Склоны Талышинскаго хребта, а также возвышенности Персидскаго берега спускаются на дно долины большею частью отвѣсными глинистыми обрывами, вышиною 2—3 сажени. Передъ Ташъ-булагскимъ постомъ долина на протяженіи около $^1/_2$ версты съ уживается и обращается въ скалистыя ворота, образуемые съ одной стороны обрывами Меликъ-Касумскаго отрога, а съ другой крутыми склонами лѣваго берега.

Ширина рѣки не болѣе 5—10 шаговъ, дно каменистое, глубина 2—3 фута, теченіе быстрое *). Въ обыкновенное время рѣки имѣютъ видъ ручья, текущаго мѣстами въ промоинахъ съ отвѣсными глинистыми баками, вышиною до 1 сажени. Весной во время дождей и таянія снѣговъ, Болгару-чай разливается, но, благодаря быстротѣ теченія, половодье продолжается лишь нѣсколько дней. Командованіе береговъ, перемѣнное до поста Ширинсу, за послѣднимъ принадлежитъ большею частью нашему т. е. правому берегу.

Притоки Болгару-чая: а) съ правой стороны р. Унжа-кала-чай съ ручьемъ Ньевъ-чай, б) лѣвой стороны—р. Сарыкамышъ-чай. Верховья ущелья р. Унжа-кала-чай, вслѣдствіе отвѣсныхъ, высокихъ обрывовъ, малодоступны.

Р. Виляжъ-чай (Кизилъ-Агачъ) беретъ начало въ Дэманской котловинѣ и послѣ 75 верстнаго теченія у восточной подошвы Талышинскаго хребта и Велидагскаго отрога выходитъ на плоскость, а затѣмъ, пройдя около 25 верстъ, впадаетъ въ Казилъ-Агачьскій заливъ Каспійскаго моря. Въ первой части своего теченія, т. е. до выхода на плоскость, Виляжъ-чай имѣетъ вполнѣ характеръ горной рѣки. Ширина его не болѣе 10—15 шаговъ; дно каменистое; мѣстами ложе рѣки промыто въ скалѣ; теченіе быстрое; глубина 2—4 фута.

Между Дэманскимъ постомъ и мѣстомъ сліянія съ Герминскимъ ручьемъ Виляжъ-чай течетъ въ узкомъ скалистомъ ущельѣ, противъ селенія Авашъ обращающемся въ трещину съ высокими отвѣсными боками. Затѣмъ ущелье сразу расширяется; лѣвый берегъ полого подходитъ къ руслу рѣки, правый же —крутъ и покрытъ лѣсомъ, среди котораго мѣстами виднѣются пашни. За селеніемъ Орагаранъ ущелье принимаетъ иной характеръ: склонъ Талышинскаго хребта, а также и высоты праваго берега большею частью высокими отвѣсными обрывами спускаются на дно ущелья, которое съуживается и передъ Кишлакомъ Розанъ обращается второй разъ въ трещину, шириною 10—15 шаговъ. Затѣмъ до Кишлака Шихляръ Виляжъ-чай стремится въ узкомъ глубокомъ ущельѣ, съ крутыми, болѣе 60°склонами. Правый берегъ обрывается сплошною, покрытою лѣсомъ стѣною, перерываемою лишь узкими ущельями р.р. Шаратюка, Дулянъ-чая и Нишоноры. Нижніе склоны лѣваго берега также покрыты лѣсомъ, круты и прорѣзаны рядомъ ущелій, образуемыхъ нижними контрфорсами Велидагскаго отрога. На всемъ протяженіи между р. Ширджаваранъ и кишл. Шихларъ (около 20 верстъ) ущелье Виляжъ-чая непроходимо въ поперечномъ направленіи, за

*) Паденіе рѣки отъ верховья до Белясувара, на протяженіи 70 верстъ, около 4500 футъ.

исключеніемъ небольшаго участка противъ ущелья р. Шаратюкъ, въ которое съ лѣваго берега отходитъ трудная вьючная тропа.

За Кишл. Шихларъ ущелье расширяется, и рѣка, раздѣляясь иногда на два, на три рукава, течетъ спокойно мимо сел. Исси къ сел. Аркеванъ, орошая затѣмъ чалтыки, которыми сплошь покрыто пространство между с.с. Аркеванъ, Аркеванкъ, Сейтаръ, Гагачель, Мусакюджа, Дадва и Масалы.

Притоки Вильяжа: а) съ правой стороны: р: Шаратюкъ, Дулянъ-чай, Нишонора; б) съ лѣвой: ручьи Пирджаваранъ, Кешхенъ-чай, Зейна-Лазырь, Кала-чай, Матала-чай.

Кромѣ р.р. Болгару-чая и Виляжъ-чая, протекающихъ, какъ выше указано, у подошвы Талышинскаго хребта. Склоны послѣдняго орашаются рядомъ ручьевъ и рѣчекъ, пробѣгающихъ по ущелью и балкамъ образуемымъ боковыми контрфорсами хребта. При этомъ не всѣ части его орошены въ одинаковой мѣрѣ. Въ то время, какъ восточные лѣсистые склоны между г.г. Тополяръ и Казанхъ-кошка прорѣзываются горными рѣчками Татьянъ-чай, Тюрба-чай, Пирасъ-чай, Тала-чай, Геокъ-тапа и др., на западныхъ склонахъ того же участка протекаютъ лишь ручьи Уижа-кала-чай и Ньевъ-чай; по боковымъ ущельямъ хребта между Дэманскимъ постомъ и г. Тапаляръ пробиваются небольшіе ручейки, а склоны къ сѣверу отъ г. Казанхъ-кошка отличаются почти полнымъ отсутствіемъ текучихъ водъ. Протекающія здѣсь р.р. Инча-чай и Караяръ-чай представляютъ собою грязные, мутные ручьи, теряющіеся затѣмъ на Мугани въ ложбинахъ Инча-аяги и Караяръ-аяги. Вышеупомянутыя рѣчки лѣсистаго восточнаго склона, выйдя на плоскость, частью соединяются между собою и, протекая въ узкихъ обрывистыхъ оврагахъ, обращающихся мѣстами въ прогалины,—доходятъ до Каспійскаго моря.

Почва. Почва на описываемой части хребта большею частью глинисто-черноземная и отличается плодородіемъ; прекрасные пастбища покрываютъ гребень хребта между Дэманскимъ постомъ и г. Караджа-дагъ, а на нижнихъ, занятыхъ пашнями террасахъ мѣстные жители сѣютъ безъ предварительной обработки земли, запахивая неглубоко посѣянныя зерна. Скалистымъ характеромъ отличаются: южные склоны Вели-дагскаго отрога, ущелье Вильяжъ-чая въ верховьяхъ и ниже кишл. Розанъ, гребень хребта у г.г. Сарнь, Куладашъ, Караулъ-ташъ, а также контрфорсы между Дэманскимъ, Гермишскимъ постами и западные склоны контрфорсовъ Мирдауданскаго и Ханъ-булагскаго.

Лѣса. Лѣсами, какъ выше было уже указано, покрыты: верховыя ущелья Виляжъ-чая ниже сел. Авашъ, нижняя часть Гермишскаго ущелья, котловина между главнымъ хребтомъ и Ханъ-булагскимъ контрфорсомъ, гребень, а частью и склоны хребта между г.г. Караджа-дагъ и Лимаръ, и наконецъ, восточный склонъ хребта между г.г. Топаляръ и Казанхъ-кошка; послѣдняя лѣсная площадь переходитъ частью и на западный склонъ хребта, а восточною ея границею служитъ линія черезъ сел. Хальфаляръ, Агдашъ и Дойвлятъ-али-беглу.

Дубъ, преимущественно талышинскій каштано-листный, и чинаръ—главнѣйшія древесныя породы, составляющія эти лѣса. Послѣдніе на западномъ склонѣ и на восточныхъ предгоріяхъ хребта въ настоящее время значительно вырублены; нетронутыми, благодаря отсутствію дорогъ, остались лишь участки по Виляжъ-чаю, тоже кишл. Розанъ.

Населеніе. Сообразно топографическимъ условіямъ и большей или меньшей годности земли для обработки, населеніе на разсматриваемой части Талышинскаго хребта

распредѣлено неравномѣрно и группируется главнымъ образомъ на восточномъ склонѣ хребта между Гермишскимъ постомъ и г. Лимаръ, въ Шахларской котловинѣ, на западномъ склонѣ между Овчинскимъ Эшакчинскимъ постами, побалкамъ между восточными контрфорсами Сѣверной части хребта и на предгорьяхъ между сс. Асуллу и Аркеванъ. Склоны же Велидагскаго отрога и восточный Талышинскаго хребта между этимъ отрогомъ и г. Казанхъ-Кошка отличаются почти полнымъ отсутствіемъ населенія.

Что-же касается числительности его, то, по даннымъ посемейныхъ списковъ 1886 года, въ пограничной полосѣ къ сѣверу отъ Вилямъ-чая и къ западу отъ линіи черезъ сел. Исси и Асуллу на постъ Белясуварскій находится всего около 26½ тыс. чел., изъ которыхъ 16200 мужчинъ (61%) и 10300 женщинъ (49%).

Въ этнографическомъ и религіозномъ отношеніяхъ населеніе это совершенно однородно и состоитъ изъ татаръ шіитовъ, говорящихъ одербейджанскимъ нарѣчіемъ. На прилежащей къ границѣ части персидской территоріи населеніе того-же состава, вслѣдствіе чего между нашими и персидскими татарами существуютъ постоянныя сношенія, поддерживаемыя также и родственными связями.

По образу жизни населеніе раздѣляется на осѣдлыхъ жителей (20½ тыс. 78%) и кочевниковъ (6000, 22%). Послѣдніе составляютъ три сельскихъ общества: Перембельское (522 дыма), Алярское (150 дымовъ) и Папавандское (221 дымъ); зимовья ихъ разбросаны частью по западному склону сѣвернаго участка Талышинскаго хребта, главнымъ-же образомъ между восточными контрфорсами того-же участка по рр. Караяръ-чай, Инча-чай и др.

Главное занятіе осѣдлыхъ жителей—земледѣліе, кочевниковъ—скотоводство и частью земледѣліе; такъ, Джанская котловина покрыта пашнями кочевниковъ, пашни же находятся и около ихъ зимовій. Сѣется пшеница и ячмень; по дну Вилямъ-чайскаго ущелья ниже сел. Ярдымлу, а также и по Болгару-чаю встрѣчаются небольшіе рисовые чалтыки. Кочевники разводятъ крупный рогатый скотъ, не отличающійся доброкачественностью, овецъ и козъ; лошади и верблюды особенно послѣдніе, находятся у нихъ въ незначительномъ числѣ.

Садоводство и огородничество почти отсутствуютъ. Изъ мелкихъ отраслей ремесленной промышленности развита только выдѣлка паласовъ (диджимовъ) и ковровъ, что составляетъ исключительно работу женщинъ. Лучшіе ковры ткутся въ Ичаринскомъ и Арусскомъ обществахъ.

Населенные пункты.

Населеніе разсматриваемой пограничной полосы сосредоточено исключительно въ селеніяхъ и зимовьяхъ; главнѣйшія изъ нихъ: Арусъ (105 дворовъ), Согульджакъ (62 дв.), Иса (56 дв.), Джерембель (54 дв.), Шилявалга (51 дв.), Агдашъ (60 дв.), Баджиравакъ (59 дв.) и Ассулу (36 дв.). Послѣднее селеніе служитъ торговымъ центромъ всей части пограничной полосы между Дэманскимъ постомъ и Белясуваромъ. Въ послѣднемъ пунктѣ находятся: таможенная застава, почтово-телеграфная контора и штабъ 2-й и 3-й сотни 1-го Ейскаго коннаго полка Кубанскаго казачьяго войска. Дворы въ селеніяхъ состоятъ большею частью изъ деревянныхъ домовъ изъ двухъ комнатъ съ балкономъ и окнами, обращенными на югъ, плетневыхъ обмазанныхъ глиною хлѣвовъ для скота, помѣщенія для самана и деревяннаго съ галлереею амбара для склада зерна. Послѣдняя галлерея служитъ для жительства лѣтомъ; для этой же цѣли иногда устраиваются особыя вышки. Въ зимовьяхъ кочевниковъ встрѣчаются также дома и хозяйственныя постройки, но послѣднія имѣютъ видъ землянокъ. Для квартирнаго расположенія войска дворы и селенія осѣдлыхъ жителей—удобны; единственное неудобство—грязь и обиліе насѣкомыхъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ.

Пути сообщенія.

а) Вдоль границы идутъ: 1) Патрульная дорога отъ Дэманскаго поста до Белясувара—102 версты, частью вьючная, частью колесная и аробная, 2) по теченію Вилямъ-чая отъ Дэманскаго поста до Аркевана—67½ верстъ большею частью вьючная; на послѣднемъ участкѣ—колесная *) и 3) большая дорога кочевниковъ, по которой происходятъ ихъ ежегодныя перемѣщенія изъ зимовій, на лѣтнія стоянки и обратно; до поста Ассаты дорога эта совпадаетъ съ патрульной, затѣмъ черезъ сел. Шатурлу, Бадамъ-Агачъ, Бураваръ, Гяндара, Баджиранъ Астанлу, Чинагъ-Булагъ, Шихларъ, Лазыранъ, Арусъ выходитъ у сел. Сераха на дорогу по Вилямъ-чаю, съ которой и совпадаетъ до Дэманскаго поста.

б) Дороги, пересѣкающія хребетъ Талышинскихъ горъ-суть:

1) Близъ Дэманскаго поста у персидск. кордон. поста Кызылъ и передъ персидск. деревней Ляпгянъ границу и хребетъ пересѣкаетъ большая караванная дорога, идущая изъ Ардебиля въ Белясуваръ. Перевалы эти пологи и послѣ самой незначительной разработки прилежащія по границѣ части дороги, послѣдняя будетъ годна и для колеснаго движенія.

2) Между Герминскимъ и Овчинскимъ постами—рядъ вьючныхъ тропъ **) изъ персидскихъ пограничныхъ селеній на восточный склонъ хребта; тропы эти, продолжаясь въ персидскихъ предѣлахъ, сходятся у сел. Диза (Дизда), а въ нашихъ доходятъ до дороги, идущей по теченію р. Вилямъ-чая.

3) Между Арусскимъ Булаварскимъ постомъ—вьючная и аробная дороги, соединяющія ущелье Богдару-чая съ Шихларской котловиной и сел. Арусъ.

4) Между Арусскимъ постомъ и н. Асатты ущелье Болгару-чая съ подошвою восточнаго склона хребта соединяется шестью путями:

1) Отъ поста Арусскаго черезъ сел. Душаляла и зим. Елеладжи къ сел. Аркевану—36½ верстъ средній участокъ—вьючная тропа, крайніе участки—аробная дорога.

2) Отъ Бораварскаго поста черезъ сел. Баджиранъ Астанлу, Алашаръ, къ шт. кв. Гекъ-Тапа (27¾ верстъ)—вьючная тропа, къ сел Алашаръ, обращающаяся въ аробную.

3) Отъ Бураварскаго поста черезъ ущелье р. Ньевъ-чая къ шт. кв. Гекъ-Тапа—20 верстъ—вьючная тропа.

4) Отъ того же поста черезъ тоже ущелье къ сел. Агдамъ—18 верстъ—вьючная тропа.

5) Отъ сел. Бураваръ черезъ Бураварскій къ шт. кв. Гекъ-Тапа. ***)

6) Отъ поста Асатты черезъ сел. Зопунъ въ сел. Асуллу 21 верста—колесная дорога.

Послѣдняя не указана на 5-ти верстной картѣ—за постомъ Асатты дорога поднимается на гребень контрфорса между сел. Лакинъ и Асатты, затѣмъ поднимается на гребень хребта, спускается съ него и по гребню, а затѣмъ южному склону отрога, составляющаго лѣвый берегъ Зопунскаго ущелья, подходитъ къ сел. Зопунъ, пересѣкаетъ балку съ промоиной и ручьемъ, черезъ который деревянный мостъ, и переваливъ предгоріе еще одного отрога, подходитъ къ сел. Асуллу. Дорога носитъ слѣдъ недавней разработки. Затруднительны: конецъ

---

*) Указанныхъ въ рекогносцировкѣ патрульной дороги.

**) Даже отъ Аркевана дорога у восточной подошвы Талышинскихъ предъгорій ведетъ черезъ шт. кв. Гекъ-тапа, сел. Асуллу на Белясуваръ.

***) Рекогносцировка этой дороги произведена Генеральнаго Штаба Полковникомъ Суботичъ.

подъема на гребень главнаго хребта и мѣстами спуски съ него. Молоканскіе фургоны на этой дорогѣ проходятъ.

Кромѣ этихъ шести дорогъ, отъ Аруссkаго моста черезъ сел. Тилабаръ и кишл. Саркяшъ (Саркейсъ) трудная вьючная тропа, проходя близъ гребня Велидагскаго отрога, ведетъ къ Горячимъ водамъ на Вилямъ-чаѣ.

5) Отъ Эшакчинскаго поста черезъ сел. Эшакчи по гребню отрога, составляющаго лѣвый берегъ Базаръ-чая, затѣмъ по правому берегу этой рѣки черезъ сел. Али-абатту къ сел. Паррыхъ (Сагратъ-Кяндъ)—22 версты, аробная дорога. Затруднителенъ лишь спускъ съ гребня хребта къ сел. Эшакъ.

1) Между Эшакчинскимъ постомъ и Болгаръ-Гекъ-Тапинскимъ, вслѣдствіе отсутствія поселеній на западномъ склонѣ хребта, имѣющаго здѣсь скалистый характеръ, черезъ хребетъ проходятъ лишь вьючныя тропы. На восточномъ склонѣ хребта, благодаря малой высотѣ и округленности формъ боковыхъ контрфорсовъ—всѣ дороги соединяющія между собою селеніе,—аробныя.

Примѣчаніе: Шесть рекогносцировокъ путей.

Генеральнаго Штаба Капитанъ *Пржевальскій.*

I.

Рекогносцировка патрульной дороги между Дэманскимъ и Белясуварскимъ постами Ленкоранской кордонной линіи.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивуаки, привалы и позиціи.
Постъ Дэманскій.	—	—	Отъ Дэманскаго поста дорога мимо родника, сливающагося своею хорошею водою, подходитъ по короткому спуску къ руслу Виляжъ-чая переходитъ на лѣвый берегъ и идетъ по нижнимъ скатамъ юго-восточныхъ контрфорсовъ Талышинскаго хребта, пересѣкая рядъ заключающихся между ними ущелій. Переходъ, черезъ первые три ущелья, вѣрстъ овраги, круты и скалисты: въ послѣдующихъ же шести спуски совершенно пологи и идутъ между кустарниками и деревьями, а подъемы на противуположный берегъ круты и велики.	Вьючная тропа, шириною отъ 2 до 6 шаговъ.	Каменистый, мѣстами скалистый.	Контрфорсы хребта, вверху крутые и скалистые, передъ Виляжъ-чаемъ образуютъ террасу, обрывающуюся на дно ущелья этой рѣки. По мѣрѣ движенія къ Герминскому посту гора теряетъ постепенно свой дикій характеръ; склоны ущелій дѣлаются болѣе пологими и покрываются пашнями. Селеніе Авашъ расположено на днѣ ущелья, въ двухъ группахъ, вправо отъ тропы	Переходъ черезъ первыя три скалистыя ущелья—круты, узки (до 1 шага) и усѣяны камнями; особенно же неудобенъ переходъ черезъ верховья послѣдняго передъ Герминскимъ постомъ оврага, гдѣ необходимо разработать тропу въ склонѣ на протяженіи шаговъ 3.	Отдѣляются дороги: 1) На разстояніи 1½ версть отъ Дэманскаго поста вправо отходитъ тропа, направляющаяся *по Виляжъ-чаю къ сел. Аркевинъ* (см. рекогносцировку № 2); 2) Въ половинѣ спуска въ Авашинское ущелье вправо же идетъ тропа *къ селенію Авашъ*, находящемуся въ ¾ версты разстоянія отъ патрульной тропы.
Переходъ черезъ ущелье р. Виляжъ-чая	—	½ вер. 5 мин.						
Переходъ Авашинскаго ущелья.	—	5½ в. 55 мин.						
сел. *Авашъ.*	10	—						
Постъ Герминскій.	—	4 вер. 45 м.	Выйдя къ Герминскому перевалу, тропа идетъ по восточному склону хребта, недалеко отъ гребня, и подходитъ къ Герминскому посту.					
		10 вер. 1—45 мин.	За послѣднимъ тропа 15-ти минутнымъ труднымъ крутымъ подъемомъ по скалѣ направляется къ вершинѣ, находящейся къ сѣверу отъ Герминскаго перевала, обходитъ эту вершину съ правой стороны и переходитъ затѣмъ на персидскій склонъ, пролегая частью между скалами, кустами и деревьями. Далѣе тропа пересѣкаетъ скалистый гребень главнаго хребта, обходитъ справа гору Сарпъ по узкой, пробитой въ скалѣ, тропинкѣ и черезъ сѣдловину, находящуюся къ востоку отъ упомянутой горы, снова переходитъ на персидскую сторону и идетъ затѣмъ по сѣверному склону хребта. Лишъ передъ Ширашахъ-вердынскимъ постомъ тропа переходитъ на южный склонъ и спускается затѣмъ къ этому посту. Слѣдуя все время въ небольшомъ разстояніи отъ гребня, тропа идетъ почти ровно, за исключеніемъ крутыхъ подъемовъ передъ г. Ишинаваръ и конической вершиной, находящейся противъ персидскаго селенія Алайля.	Вьючная тропа, шириною отъ 1 до 3-хъ шаговъ.	Каменистый, мѣстами скалистый.	Герминскій перевалъ образуется сѣдловиной; заключающейся между г. Сарпъ и крутымъ спускомъ части гребня хребта, лежащей къ востоку отъ г. Куладашъ. Спуски съ (хребта) перевала, какъ въ персидскую, такъ и въ нашу сторону довольно пологи. За переваломъ хребетъ круто поднимается къ горѣ Сарпъ, склоны которой скалисты, круты и покрыты мелкимъ кустарникомъ. Далѣе хребетъ террасами спускается въ нашу сторону, гребень—округленной формы и покрытъ пастбищами. Персидскій же склонъ болѣе пологъ и прорѣзанъ рядомъ узкихъ ущелій.	15-ти минутный подъемъ на гору Сарпъ, хотя и идетъ зигзагами, но очень крутъ, проходитъ по почти отвѣсному скалистому склону, а потому труденъ, особенно зимою; въ это время года поднятся можно только съ опасностью свалиться на каждомъ шагу и изувѣчить и лошадь, и себя. Приходится спѣшиваться.	Съ Герминскаго перевала отходятъ вьючныя тропы: 1) въ персидскія селенія Люскя-дара, Имараттаръ, Тулонъ, а изъ послѣдняго черезъ с. Герма (Герминъ) къ сел. Дыза (Дизда) на Бѣлясуваро—Ардабильской дорогѣ. 2) въ нашу сторону въ Кейна—кишлаги, сел. Перембель и къ Виляжъ-чаю. Далѣе съ сѣдловинъ, находящихся между гг. Сарпъ и Караджа-дагъ, отходятъ слѣдующія тропинки: 1) въ персидскія селенія Герма (Герминъ), Ини и Алайля; 2) въ нашу сторону: въ с. Перембель, Арваранъ и по гребню Ханъ-булагскаго контрфорса къ сел. Джиримбель.
г. Сарпъ.	—	1¾ в. 25 м.						
г. Ишинаваръ.	—	2¼ в. 32 м.						
Постъ Ширашахъ-вердынскій.	—	7 вер. 1 ч. 3 м.						

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивуаки, привалы и позиціи.
		11 вер. 2 часа.	Между Пирашахъ-вердынскимъ и Овчинскимъ постами, тропа сначала круто спускается по верховьямъ Остаирскаго ущелья, затѣмъ по южному склону главнаго хребта выходитъ на гребень послѣдняго и далѣе слѣдуетъ по самому гребню. Тропа идетъ все время въ лѣсу, за исключеніемъ спуска отъ Пирашахвердынскаго поста, который покрытъ лишь кустарникомъ. Мѣстами попадаются топкія мѣста; черезъ наиболѣе неудобныя изъ нихъ перекинуты два деревянныхъ мостика, каждый шириною 4 шага, длиною 6 шаговъ. Послѣ 40 минутъ хода отъ Пирашахъ-вердынскаго поста, тропа поворачиваетъ на сѣверный склонъ Талышинскаго хребта, въ теченіи 20 минутъ полого спускаясь по гребню бокового контрфорса хребта. Затѣмъ крутыми, короткими, хотя и немного разработанными загзагами спускается къ посту Овчинскому. По мѣрѣ приближенія къ послѣднему, лѣсъ рѣдѣетъ и мельчаетъ.	Вьючная тропа; за исключеніемъ спуска отъ Пирашахъ-вердынскаго поста и предъ Овчинскимъ постомъ, годна и для арбоннаго движенія. Ширина отъ 2—8 шаг.	Глинистый.	Черезъ топкія мѣста въ лѣсу на гребнѣ—два деревянныхъ мостика. На спускѣ передъ Овчинскомъ постомъ лучше спѣшиться; камни и корни деревьевъ, а мѣстами ключи, вода которыхъ насыщаетъ почву, затрудняютъ движеніе	Отъ Пирашахъ-вердынскаго поста отходитъ тропа къ сел. Остаиръ, а съ сѣдловины за г. Караджагъ—въ персидскія селенія Алайля и Гейгялъ; кромѣ того двѣ лѣсныхъ тропинки отдѣляются въ обѣ стороны передъ и послѣ крутаго спуска передъ Овчинскомъ постомъ.
Постъ Овчинскій.	—	7 вер. 1 ч. 20 м.						
Сел. Ляджеиръ.	—	7 вер. 1 ч. 20 м. 3/4 вер 7 м.	Отъ Овчинскаго поста дорога полого спускается по гребню небольшаго бокового отрога къ сел. Ляджаръ и переходитъ въ немъ черезъ крутой, но неглубокій оврагъ; затѣмъ. слѣдуя по сѣверному склону главнаго хребта, переходитъ рядъ небольшихъ балокъ и идетъ по длинному, узкому отрогу, надъ самымъ обрывомъ послѣдняго къ р. Адина базаръчай. Передъ селеніемъ-же Овра тропа спускается къ самому руслу этой рѣки и затѣмъ тотчасъ-же поднимается на Овчинскій отрогъ главнаго хребта, проходитъ мимо селенія Овра, переходитъ небольшой оврагъ и слѣдуетъ по сѣверному склону упомянутаго отрога, надъ крутымъ обрывомъ послѣдняго къ рѣкѣ. Противъ персидскаго селенія Средній Уместанъ тропа переходитъ глубокій скалистый оврагъ поднимается на слѣдующій контрфорсъ главнаго хребта, идетъ по небольшому уступу, образуемому сѣвернымъ крутымъ склономъ этого контрфорса и затѣмъ подходитъ къ оврагу, на восточномъ берегу котораго расположено селеніе Али-Абатъ. Перейдя оврагъ по крутымъ спуску и подъему, тропа идетъ по террассѣ, образуемой западнымъ склономъ Арусскаго контрфорса, обходя въ верховьяхъ пересѣкающія террасу балки. Оставивъ вправо селеніе Али-Абатъ, тропа мимо селенія Бурамета (Пирямата) подходитъ къ посту Арусскому.	Вьючная тропа, передъ Арусскимъ постомъ, обращающаяся въ плохую арбонную. Ширина отъ 2—6 шаговъ.	Глинистый.		Отдѣляются тропы: 1) къ персидскимъ селеніямъ Верх., Средн. и Нижній Умитанъ, Учъ-Агачъ и Мухушъ; 2) къ нашимъ селеніямъ: Одурагаронъ, Арусъ, Али-Абатъ, Лимаръ и Шаля.
Сел. Овра.	21	2 1/2 в. 33 мин						
Сел. Али-Абатъ.	21	3 вер. 30 м.						
Сел. Бурамета (Пиррямата).	16	3 вер. 30 м.						
п. Арусскій.	—	1/4 в. 3 м.						

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
сс. Лязрань и Ханъ-Муратты.	4	9½ в. 1 ч. 45 м.	За Арусскимъ постомъ тропа, обращаясь въ оробную дорогу, спускается къ руслу Адина-базаръ-чая (Балгару-чая) между сс. Ханъ-Муратты (персидск.) и Лязрань и идетъ по дну ущелья, переходя нѣсколько разъ съ одного берега на другой. Послѣ 45 минутъ хода отъ Арусскаго поста, дорога поднимается на гребень Буроварскаго контрфорса главнаго хребта къ посту Бураваръ.	Дорога на 4—6 шаговъ.	Грунтъ глинистый.			Въ 3-хъ верстахъ отъ Арусскаго поста, вправо отъ дороги *мусульманское кладбище* въ группѣ деревьевъ; выше его небольшой чалтыкъ Въ 4½ верстахъ—вправо отъ дороги *водяная мельница*. Отдѣляются дороги: 1) отъ сел. Ляхрань къ сс. Лимару и Шаля, Пчарѣ и Лазырань, Моварсу. Душаляля и Шихляру и къ Зовину. 2) отъ Буроварскаго поста—въ Буроваръ, Чинагъ-Булагъ и Зовинъ.
п. Бураваръ.	—	4 вер. 45 м.						
п. Асатты.	—	6 вер. 1 ч. 5 м. 6½ в. 1 ч. 5 м.	Между постами Бураваръ и Асатты, дорога идетъ сначала по гребню Бураварскаго контрфорса, затѣмъ спускается къ ручью Унжакала-чай, переходитъ послѣдній вбродъ, а вслѣдъ за симъ по двумъ мостамъ пересѣкаетъ Шатурлинскій ручей и мельничную канаву. Первый мостъ деревянный, длиною 10 шаговъ, ширина 4 шага; второй мостикъ хворостяной, длиною около 2 шаговъ. Далѣе дорога поднимается на правый нагорный берегъ Адинабазаръ-чая (Болгару-чая), переходитъ оврагъ съ промоиной на днѣ, черезъ которую переходитъ деревянный мостикъ затѣмъ небольшую балку противъ персидскаго селенія Азатту и подходитъ къ посту Асатты.	Дорога. Ширина.	Грунтъ глинистый.		*Два моста:* деревянный черезъ Шатурской ручей и хворостяной черезъ мельничную канаву. Деревянный *мостикъ* черезъ промоину.	У моста черезъ Шотурлинскій ручей отдѣляются дороги въ сс. Шатурлы, Бадамъ-Агачъ и персидск. сел. Мирханну.
п. Эшакчи.	—	6½ в. 1 ч. 5 м. 5 вер. 1 ч.	За послѣднимъ постомъ дорога идетъ по краю обрыва къ р. Адинабазаръ-чай, затѣмъ спускается почти на дно ущелья этой рѣки, по деревянному мосту переходитъ промоину на днѣ оврага, идущаго отъ сел. Асатты, и поднимается опять на правый нагорный берегъ рѣки, по которому, перейдя рядъ балокъ, направляется къ посту Эшакчи. *)	Дробная	Тропа, глинистый.			Отъ поста Асатты отходятъ дороги къ сс. Асатты, Лякинъ и къ персидск. селенію Азатту. Между упомянутымъ мостомъ и п. Эшакчи отдѣляются дороги въ сс. Лякинъ; черезъ Асаттскій перевалъ въ Зопунъ и Ассуллу; въ сс. Баратты, Мусса-кяндъ и Эшакчи и въ персидск. селенія Местъ-ханну и Багрулу.

*) Участокъ патрульной дороги между мостомъ черезъ промоину на днѣ оврага, идущаго отъ сел. Асатты, и постомъ Эшакчи—мною непройденъ, по осмотрѣнъ съ послѣдняго поста.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
п. Едыши.	—	6 вер. / 1 ч.	Между Эшакчинскимъ и Едышинскимъ постами, потрульная дорога идетъ по нижней террасѣ, образуемой западными склонами главнаго хребта. и переходитъ оврагъ идущій отъ сел. Коузъ-булагъ; черезъ промоину на днѣ этого оврага перекинутъ деревянный мостикъ.	Шаговъ.	Грунтъ глинистый.			
п. Ташбулагскій.	—	10 в. / 1 ч. 50 м.	За Едышинскимъ постомъ дорога идетъ по мѣстности того-же характера, переходитъ три оврага, минуетъ четыре зимовья кочевниковъ и черезъ скалистые ворота, образуемые отдѣлившимся отъ сигнала Меликъ-Касумъ отрогомъ и соотвѣтствующимъ выступомъ персидскаго берега Болгару-чая, подходитъ къ посту Ташбулагскому, черезъ промоины на днѣ втораго и третьяго изъ упомянутымъ овраговъ устроены деревянные мостики.—Передъ постомъ дорога идетъ на нѣкоторомъ протяженіе по краю обрыва праваго береги Болгару-чая.	Ширина 1—6	[illegible]			Въ 40 мин. разстоянія отъ Едышинскаго поста къ Болгару-чаю-мельница. Здѣсь же стоитъ казачій пикетъ.
п. Ширинсу-Ковшучинскій.	—	6 в. / 1 ч.	Между Ташбулагскимъ и Белясуварскимъ постами, патрульная дорога, проходя черезъ посты: Ширинсу-Ковшучинскій, Болгаръ-гекъ тапинскій, и Кырхырманскій, идетъ по террасѣ, образуемой передъ р. Болгару-чай постепенно понижающимися горами, и лишь мѣстами, для обхода неудобныхъ мѣстъ, спускается на дно долины той-же рѣки.	Аробная дорога.	[illegible]			
п. Болгаръ-гекъ Тапинскій.	—	11 в. / 1 ч. 10 м						
п. Кырхырманскій.	—	8 в. / 1 ч. 20 м						
п. Белясуварскій.	—	6 в. / 1 ч.						
		102 вер. 17 ч. 20 м.						

Примѣчаніе: Подробная рекогносцировка патрульной дороги отъ поста Белясуварскаго [illegible] поста Ширинсу произведена Генеральнаго Штаба Подполковникомъ Кос[illegible]говскимъ.

Общее заключеніе по рекогносцировкѣ дороги № I.

Крайніе пункты посты Дэманскій и Белясуварскій.

Общее протяженіе: 102 версты, которыя можно разбить на *пять переходовъ*.

п. Дэманскій . . . . . .
1) п. Пирашахъ-вердынскій . 21 верста.
2) п. Арусскій . . . . . 16½ »
3) п. Эшакчи . . . . . 17½ »
4) п. Ширинсу . . . . . 22 »
5) п. Белясуварскій . . . . . 25 »

Родъ дороги: до Арусскаго поста вьючная тропа, между этимъ постомъ и Бураварскимъ плохая аробная, далѣе аробная дорога; ширина тропы 1—3 шага, аробной дороги 4—6 шаговъ.

Грунтъ: Между Дэманскимъ и Пирашахъ-вердынскимъ постомъ скалистый, мѣстами глинисто-каменистый; далѣе глинистый, у Ташбулагскаго поста частью глинисто-каменистый.

Подъемы и спуски: Затруднительны подъемы отъ Дэманскаго поста къ Герминскому и отъ послѣдняго къ г. Сарпъ; на этомъ подъемѣ зимою иногда прекращается сообщеніе, такъ какъ лошади и люди не въ состояніи бываютъ держаться на крутомъ скалистомъ склонѣ и скатываются внизъ. Спускъ передъ Овчинскомъ постомъ, несмотря на нѣкоторую разработку, утомителенъ.

Проходимость дороги Между Дэманск. и Арусскимъ постомъ—для конницы пѣхоты и горной артиллеріи, далѣе и для полевой артиллеріи и легкихъ обозовъ.

Населенныхъ пунктовъ. Между Дэманскимъ и Пирашахъ-вердынскимъ постомъ нѣтъ, далѣе встрѣчаются по Болгару-чаю и на обоихъ склонахъ къ этой рѣкѣ.

Удобныя мѣста для бивуковъ. У постовъ кордонной линіи.

Вода. До Ширинсу-Ковшучинскаго поста въ изобиліи изъ родниковъ; далѣе солоноватая вода изъ колодцевъ.

Топлива. Недостатокъ между Эдышинскимъ постомъ и Белясуваромъ; въ остальныхъ мѣстахъ недостатка не встрѣтится.

Фуражъ. Въ попутныхъ селеніяхъ ячмень и саманъ.

II.

Рекогносцировка дороги по р. Виляжъ-чаю между Дэманскимъ постомъ и сел. Аркеванъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Постъ Дэманскій.	—	—	Пройдя около 20 мин. по патрульной дорогѣ между Дэманскимъ и Герминскимъ постами, тропа сходитъ съ нея, спускается къ руслу р. Виляжъ-чая и, слѣдуя сначала по лѣвому берегу, затѣмъ переходитъ съ одного берега на другой и 15-ти минутнымъ скалистымъ, крутымъ и неудобнымъ подъемомъ на лѣвый берегъ подходитъ къ ущелью, въ которомъ расположено селеніе Авашъ, остающееся влѣво отъ тропы. Послѣдняя незамѣтно переходитъ ущелье и, постепенно опускаясь между пашнями по юго-восточному склону Авашинскаго контрфорса главнаго хребта, полого переходитъ одну боковую скалистую лощину и перебрасывается на сѣверо-западный склонъ того же контрфорса, по которому 20-ти минутнымъ крутымъ каменистымъ спускомъ въ лѣсу подходитъ къ мѣсту сліянія Герминскаго ущелья съ таковымъ-же р. Виляжъ-чая, переходитъ на правый берегъ послѣдняго, поднимаясь по крутому, по короткому скалистому подъему, а затѣмъ постепенно опускаясь вновь подходитъ къ Виляжъ-чаю, переходитъ на лѣвый берегъ близъ расположенной на томъ-же берегу мельницы, пересѣкаетъ мельничную канаву и идетъ подъ крутымъ, скалистымъ южнымъ склономъ Мирдауданскаго контрфорса.	Вьючная тропа, ширина 2—3 шага, мѣстами на небольшомъ протяженіи 1 шагъ и менѣе.	Скалистый.	У сел. Авашъ Виляжъ-чай течетъ въ глубокой скалистой трещинѣ. Оба берега покрыты лѣсомъ. За Герминскимъ же ущельемъ Виляжъ-чайское ущелье сразу расширяется: правый берегъ крутъ и покрытъ лѣсомъ, лѣвый—пологъ и въ пашняхъ.	Подъемъ къ сел. Авашъ крутъ, скалистъ, мѣстами очень узокъ тропа (менѣе шага шириной.	Между Дэманскимъ постомъ сел. Авашъ по Виляжъ-чаю четыре мельницы: двѣ дѣйствующія и двѣ разрушенныя съ подъема къ сел. Авашъ влѣво отходитъ тропа. Въ ½ часовомъ разстояніи отъ Дэманскаго поста Виляжъ-чай прорывается въ узкіе скалистые ворота.
Сел. Авашъ.	10	6 вер. / 1 ч. 15 м.					Спускъ за сел. Авашъ по Виляжъ-чаю крутъ и скалистъ.	
			Далѣе тропа слѣдуетъ лѣвымъ берегомъ Виляжъ-чая по покрытой пашнями террасѣ, образуемой южными склонами Талышинскаго хребта, спускаясь мѣстами почти къ руслу рѣки для перехода не глубокихъ, но съ промоинами на днѣ, овраговъ, которыми заканчиваются отходящія отъ хребта ущелья. Черезъ промоину одного изъ овраговъ перекинутъ деревянный мостикъ, а спускъ на дно оврага, лежащаго противъ селенія Ныся-кала (на правомъ берегу Виляжа), крутъ и усѣянъ камнями.	Вьючная тропа, ширина 2—3 шага, мѣстами 1 шаг.	Глинистый, мѣстами каменистый.		Крутъ и усѣянъ камнями спускъ въ оврагъ противъ сел. Ныся-кала.	Влѣво отъ дороги, на высотѣ промежутка между с.с. Верх. и Нижній Ауръ (на правомъ берегу Виляжъ)—мусульманское кладбище.
Сел. Асадабадъ.	6	12 в. / 2 час.	Затѣмъ тропа по хордѣ пересѣкаетъ излучину р. Виляжъ-чая, образуемую послѣднимъ у сел. Орагоранъ, и направляется къ сел. Асадабадъ, мимо котораго спускается по крутому скалистому спуску на террасу, образующую лѣвый берегъ Виляжа и круто къ нему обрывающуюся. Тропа, идя мѣстами по самому краю обрыва, направляется къ сел. Ярдымлу, передъ которымъ переходитъ черезъ ручей, выходящій изъ Остаирскаго ущелья.					Передъ сел. Асабадаръ—*бивачное мѣсто* въ излучинѣ Виляжъ-чая. За сел. влѣво отъ дороги мусульманск. *кладбище.* Передъ сел. Ярдымлу *бивачное мѣсто.*

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Сел. Ярдымлу.	32	4 в / 45 м.	Пройдя черезъ сел. Ярдымлу и черезъ Ташъ-Кюрьядинскій ручей, протекающій по самому селенію, тропа идетъ по верхнему краю террасы, къ которой круто спускается Ташъ-Кюрьядинскій контрфорсъ, переходитъ по крутымъ подъемамъ и спускамъ Кюрьядинское и Согульджанское ущелья, обращающіяся близъ Виляжа въ глубокія, съ крутыми боками овраги, и пересѣкаетъ 7 боковыхъ лощинъ съ промоинами на днѣ; черезъ одну изъ послѣднихъ устроенъ деревянный мостикъ. Подъемъ и спускъ въ Кюрьядинскомъ ущельѣ усѣяны камнями. При переходѣ овраговъ дорога обращается въ рядъ находящихся одна надъ другою тропокъ, выбитыхъ скатомъ въ глинистомъ грунтѣ. При спускѣ въ Согульджанское ущелье, тропа опускается почти до дна ущелья р. Виляжъ-чая, а затѣмъ, круто поднявшись на противуположный берегъ, подходитъ къ сел. Серахъ.	Вьючная дорога, ширина 2 — 3 шага, мѣстами 1 шагъ.		Деревянный мостикъ Черезъ промоину: ширина 3 шага, длина 2 шага. Переходы черезъ овраги и балки за сел. Яржемлу мѣстами затруднительны: узки, круты, усѣяны камнями	
Сел. Серахъ.	15	7 вер / 1 ч. 15 м.	За Серахомъ тропа, продолжая идти по верхнему краю террасы, образуемой передъ Виляжъ-чаемъ южными склонами Талышинскаго хребта, переходитъ Одурагаранскій оврагъ, небольшую балку съ родникомъ и, направляясь мимо сел. Люмаличъ, остающагося шаговъ въ 100 вправо отъ дороги, пересѣкаетъ еще два оврага.	Вьючная тропа 2—3 шага, мѣстами 1 шагъ и менѣе.			Въ верховьяхъ Одурагаранскаго оврага видно сел. Одурагаранъ (Ордугеранъ). Дворовъ—35.
Сел. Люмаличъ.	10	1 1/2 в. / 15 м.	Промоину въ одномъ изъ нихъ переходитъ по деревянному мостику; спуски и подъемы при переходѣ овраговъ—пологи и коротки. Затѣмъ тропа полого, за исключеніемъ шаговъ 50, спускается на дно ущелья р. Виляжъ-чая и проходитъ мимо мельницы, расположенной на лѣвомъ берегу въ группѣ деревьевъ Далѣе, слѣдуя частью по дну ущелья, частью по краю обрыва лѣваго берега рѣки, минуя три мельницы, тропа подходитъ къ устью ущелья, въ верховьяхъ котораго расположено селен. Джи. Перейдя это ущелье всего устья по крутымъ подъемамъ и спускамъ. Тропа переходитъ оврагъ съ глубокой промоиной и, слѣдуя по краю обрыва къ Виляжъ-чаю, мѣстами лишь удаляясь отъ него, переходитъ рядъ балокъ и обходитъ высокіе скалистые обрывы лѣваго берега рѣки, для чего круто поднимается и опускается, иногда идя надъ отвѣсными, скалистыми склонами.		Внизъ отъ сел. Люмаличъ правый берегъ Виляжъ-чая круто обрывается на дно ущелья. У мельницы правый берегъ спускается въ общемъ болѣе полого, но у рѣкъ оканчивается отвѣснымъ обрывомъ, высотою около 5 саж. Лѣвый берегъ подходитъ къ Виляжу полого; пашни доходятъ до дна ущелья. Ширина послѣдняго шаговъ 100. Дно ущелья Виляжъ-чая занято пашнями и чалтыками.	Между 1-й и 2-й мельницами тропа, идя по краю обрыва лѣваго берега (вышиною 3—4 саж.), имѣетъ ширину не болѣе 1 шага.	Мельница на Виляжъ-чаѣ, окружена деревьями. Передъ мельницей на днѣ ущелья—чалтыки. Здѣсь же отходятъ двѣ тропы: влѣво зигзагами на гору въ сел. Арусъ, вправо —вверхъ по теченію Виляжъ-чая. Отъ 2-й мельницы влѣво поднимается тропа. У устья Аруссказа отходятъ тропы: въ сел. Арусъ и с. Джи. По лѣвому берегу оврага, идущаго къ сел. Джи, отходитъ тропа къ этому послѣднему. По правому берегу Виляжъ-чая идутъ тропы къ сел. Хороны и Кечлякеранъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивани, привалы и позиціи.
Кишлакъ.	1	7 вер. 1 ч. 30 м	Проходя далѣе мимо небольшаго кишлака, остающагося влѣво отъ тропы, послѣдняя круто на дно ущелья, по которому протекаетъ ручей Пираджоваранъ, переходитъ его и круто поднимается на террасу, у кишлаковъ Розанъ и Сигна, образуемую южнымъ склономъ Велидагскаго отрога главнаго хребта.	Вьючная тропа 2—3 ш., мѣстами 1 шаг. и менѣе.	Каменистый.	Виляжъ-чай прорывается въ скалистой щели; для обхода ея, а также скалистаго оврага, прорѣзывающаго лѣвый берегъ, дорога поднимается вверхъ.	Подъемъ крутъ, скалистъ. Тропа узка, не болѣе ½ шага ширины; вправо высокій отвѣсный обрывъ.	За Джинскимъ оврагомъ у дороги строющаяся мельница и тропа влѣво, затѣмъ мельница на прав. берегу Виляжа и отъ нея дорога въ сел. Хороны.
Пираджоваранъ.	--	½ в. 10 м.						
Кишл. Розанъ.	4	½ в. 10 м.						У кишл. Розанъ *бивачное мѣсто* для бригады пѣхоты. Отходятъ влѣво тропы: въ сел. Тилаваръ и Хонова.
Кишлакъ.	4	3½ в. 40 м.	Слѣдуя далѣе по краю этой террасы, круто обрывающейся къ рѣкѣ, а затѣмъ по крутому склону лѣваго берега, тропа входитъ въ лѣсъ и постепенно опускаясь, подходитъ почти къ самому руслу Вильяжъ-чая. Перейдя далѣе три оврага, спускаясь на ихъ дно и слѣдуя затѣмъ почти горизонтально по склону Виляжъ-чайскаго ущелья, тропа идетъ высоко надъ рѣкою и противъ ущелья р. Шаратюкъ выходитъ изъ лѣса, потомъ десятиминутнымъ спускомъ короткими зигзагами спускается на дно оврага и переходитъ ручей Зейна-Лазыръ.	Вьючная тропа 1 — 1½ шага.	Каменистый, мѣстами глинисто-каменистый.	Поднимающіеся влѣво отъ тропы хребетъ (съ вершинами Кюмбара, Оджагъ-баши) спускается къ Виляжъ-чаю сначала скалистыми обрывами съ кустарникомъ, затѣмъ образуетъ террасу съ пахатными полями и кишлаками Розанъ и Сигна, къ рѣкѣ терраса обрывается крутымъ, скалистымъ склономъ. Правый берегъ также крутъ и идетъ до горы Аврабаши сплошною стѣною, покрытою лѣсомъ; въ верхнихъ частяхъ попадаются пашни.	Спускъ къ р. Пираджоваранъ крутъ и скалистъ; конецъ его идетъ большею частью по краю высокаго обрыва. Ширина тропы— ½ шага.	Со дна первыхъ двухъ овраговъ отходятъ влѣво двѣ лѣсныхъ тропы. Влѣво же—тропа къ кишлаку. Противъ ущелья р. Шаратюка—вправо визъ къ этому ущелью спускается тропа.
Руч. Зейна-Лазырь.	—	2½ в. 25 м.						Передъ ручьемъ Зейна-Лазырь на право—небольшой чалтыкъ; у ручья слѣды приваловъ мѣстныхъ жителей. Удобное мѣсто для привала.
Р. Коли-чай.	—	3 в. 40 м.	Поднявшись затѣмъ, тропа переходитъ широкій оврагъ и, идя по высокому дубовому лѣсу, 18-ти минутнымъ труднымъ спускомъ зигзагами подходитъ къ ручью Кала-чай, поднимается затѣмъ на боковой отрогъ Вели-дагскаго отрога, переходитъ скалистое ущелье съ ручейкомъ, и затѣмъ то поднимаясь, то опускаясь для перехода боковыхъ лощинъ, идетъ по краю обрыва надъ Виляжъ-чаемъ. Тропа при этомъ пересѣкаетъ три ручья, спуски къ которымъ, а затѣмъ подъемы, проходя по глинистому грунту, круты. топки, усѣяны камнями и вообще крайне тяжелы для лошадей, проваливающихся въ грязь на каждомъ шагу.				Спускъ къ р. Кали-чай крутъ, мѣстами въ глинѣ образовались глубокія выбоины.	У сліянія р. Кала-чая съ Виляжъ-чаемъ, на лѣвомъ берегу перваго коническая, покрытая лѣсомъ вершина.
Бродъ черезъ р. Виляжъ.	—	6 вер. 1 ч. 30 м.	Далѣе тропа полого спускается на поляну, лежащую на берегу Виляжъ-чая, и двумя бродами (ширина 10 шаг., глубина 2 ф., дно каменистое) переходитъ черезъ послѣдній, пересѣкая излучину, образуемую въ этомъ мѣстѣ рѣкой.			Виляжъ-чай течетъ въ узкой, скалистой трещинѣ, шириною около 15 шаговъ. Дорога идетъ мѣстами по краю обрыва.		За Кала-чаемъ и слѣдующимъ за нимъ скалистымъ ущельемъ влѣво полянка съ шалашами. У излучины лѣвый берегъ Виляжъ-чая образуетъ высокую скалистую пропасть.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Горячія воды на правомъ берегу Веляжъ-чая.	—	2 в. 45 м.	Слѣдуя затѣмъ въ лѣсу, по вязкому грунту, тропа поднимается на лѣвый берегъ Виляжъ-чая и идетъ по краю высокаго обрыва къ рѣкѣ; перейдя одинъ ручей по крутымъ, но короткимъ спуску и подъему, тропа, спускаясь, опять подходитъ къ Виляжъ-чаю, переходитъ черезъ него въ бродъ и обращается за послѣднимъ въ колесную дорогу; идя далѣе близъ русла рѣки, частью между кустарниками, частью между чалтыками, дорога два раза переходитъ въ бродъ Виляжъ-чай. и послѣ второго брода, перейдя по мостикамъ двѣ отводныхъ канавы, поднимается на правый берегъ рѣки *). Потомъ слѣдуя частью въ лѣсу, частью между кустарниками, по ровной мѣстности, дорога, оставляя влѣво хуторъ бека Миръ-Джавадъ-Бекъ-Асланова, подходитъ къ сел. Иссн, проходитъ мимо него и направляется къ сел. Аркевана; за сел. Иссн дорога идетъ между кустарникомъ, постепенно понижающемся и рѣдѣющимъ, затѣмъ между пашнями, иногда обнесенными канавами съ валиками.	Каменная дорога, 4—5 шаговъ ширины.	Грунтъ.	Спускъ къ ручью и подъемъ за нимъ скользки и усѣяны крупными камнями.	На правомъ берегу Виляжъ-чая видна деревянная постройка, гдѣ останавливаются пріѣзжающіе на находящіеся здѣсь *горячіе сѣрные минеральные источники.*
Бродъ черезъ Виляжъ-чай.	—	2 в. 35 м.				Между этими бродами на дорогѣ деревянный мостикъ, длиною 2 шага. Два мостика черезъ отводныя канавы.	Дальше на томъ же берегу полина, на ней пашни.
Тоже.	—	3/4 в. 10 м.				За Виляжъ-чаемъ дорога проходитъ по ровной мѣстности; обзоръ въ сторонѣ стѣсняется сначала лѣсомъ, а затѣмъ за сел Иссн—кустарникомъ. Передъ Аркеваномъ дорога пересѣкаетъ небольшую балку.	У второго брода черезъ Виляжъ по правому берегу вверхъ отходитъ колесная дорога къ горячимъ водамъ.
Сел. Иссн.	56	3 в. 35 м.					Между Виляжъ-чаемъ и сел. Иссн вправо отъ дороги въ лѣсъ отходятъ двѣ тропинки и двѣ дороги; влѣво же одна дорога на хуторъ Иссн и одна тропинка туда же. На этомъ же участкѣ влѣво у дороги *мусульманское кладбище*
Сел. Аркеванъ.	183	6 в. 1 ч.				Сел. Аркеванъ раскинулось на большомъ протяженіи среди садовъ и чалтыковъ; благодаря послѣднимъ здѣсь господствуютъ лихорадки.	Между сел. Иссн и Аркеваномъ вправо и влѣво отходитъ нѣсколько полевыхъ дорогъ и тропинокъ.
		67 1/2 в. 13 час. 45 м.					Черезъ 3/4 часа пути отъ Иссн вправо у дороги, у перекрестка *курганъ*; передъ Аркеваномъ—*курганъ* влѣво отъ дороги.

*) Внизъ по теченію Виляжъ-чая близъ русла замѣтны слѣды колесной дороги.

Общее заключеніе по рекогносцировкѣ дороги № II.

Крайніе пункты: постъ Дэманскій и сел. Аркеванъ.

Общее протяженіе—67½ верстъ; можно разбить на *три перехода* слѣдующимъ образомъ:

п. Дэманскій	—	верстъ.
1) сел. Ярдымлу	22	»
2) кишл. Розанъ	16½	»
3) сел. Аркеванъ	29	»

Родъ дороги: между сел. Аркеванъ и р. Виляжъ-чай (12 верстъ)—колесная дорога, на остальномъ протяженіи вьючная тропа; ширина первой 5—7 шаговъ, второй 1—5 шаговъ.

Грунтъ: Большею частью глинистый; мѣстами скалистый и каменистый. Между кишл. Розанъ и бродами черезъ Виляжъ-чай встрѣчаются и топкія мѣста.

Подъемы и спуски: Встрѣчается много крайне затрунительныхъ подъемовъ и спусковъ, перечисленныхъ въ описаніи пути: но съ легкими вьюками по нимъ можно пройти свободно.

Проходимость дороги: Пѣхота, конница и съ трудомъ горная артиллерія пройдутъ по этой дорогѣ.

Населенные пункты: указаны въ описаніи дороги, которая по большей части своего протяженія представляетъ горное и лѣсное дефиле; открытымъ характеромъ отличается мѣстность отъ Германскаго ущелья до сел. Асадабадъ и отъ сел. Серахъ до оврага, идущаго къ сел. Джи.

Удобныя мѣста для биваковъ: у Дэминскаго поста, сел. Асадабадъ, сел. Ярдымли, сел. Серахъ, кишл. Розанъ, сел. Аркеванъ.

Вода: въ Виляжъ-чаѣ и выходящихъ на дорогу ручьяхъ и родникахъ.

Топливо: кусты и лѣсъ, находящіеся у дороги.

Фуражъ: ячмень и солома, отчасти и сѣно, въ изобиліи въ сел. Ярдымлу, Серахъ и Арусы, находящемся въ 5 верстахъ отъ дороги.

III.

Рекогносцировка дороги отъ Аруссkаго поста черезъ сел. Арусъ къ с. Серахъ. (черезъ Лимарскій перевалъ).

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Постъ *Арусскій*			Отъ Арусскаго поста на протяженіи $1^1/_2$ верстъ дорога совпадаетъ съ патрульной, затѣмъ отходитъ отъ нея къ югу, полого поднимаясь къ небольшой площадкѣ, образуемой западнымъ склономъ горы Лимаръ между селеніями Али-Абадъ и Лимаръ, раздѣленныхъ между собою этого площадкою, а затѣмъ почти вертикальнымъ склономъ г. Лимаръ. На площадкѣ нѣсколько родниковъ, грунтъ насыщенъ водою, а потому мѣстами топко. Обойдя съ восточной стороны сел. Али-абадъ, дорога, до послѣдняго селенія годная и для аробнаго движенія, обращается въ вьючную тропу и круто поднимается по склону главнаго хребта, направляясь къ сѣдловинѣ, составляющей высшую точку перевала и лежащей къ юго-западу отъ г. Лимаръ, у верховья Арусскаго ущелья. Тропа, шириною 4 шага, носитъ слѣды недавней разработки; грунтъ глинистый, тропа въ выбоинахъ и идетъ по лѣвому краю глубокой промоины.	Вьючная тропа, шириною 1—$2^1/_2$ шага.	Грунтъ глинистый, у сел. Мелиглю и Меримлю каменистый.			
Сел. Али-абадъ (Али-абатъ).	21	$2^1/_2$ в. / 30 м.						
Лимарскій перевалъ.	—	1 вер. / 12 м.						
			Общій подъемъ отъ Арусскаго поста до перевала около 1200 футовъ.				Затруднителенъ подъемъ къ сел. Али-абадъ вслѣдствіе крутизны и глинистаго грунта, въ дождливое время вязкаго, въ сухое образующаго выбоины.	
сел. Мелиглю.	9	$^3/_4$ в. / 10 м.	За переваломъ тропа спускается мимо отселка Мелиглю по краю узкаго оврага, образующаго верховья Арусскаго ущелья, затѣмъ у отселка Меримлю переходитъ на правый берегъ этого оврага по крутымъ, по короткимъ склонамъ и входитъ въ сел Арусъ.					
сел. Меримлю.	30	1 вер. / 12 м.						
сел. Арусъ.	105	1 вер. / 12 м.						Въ $^1/_4$ час. растоянія отъ Арусъ у раздѣленія дорогъ родникъ и около него верба
сел. Люмаличъ.	10	3 вер. / 40 м.	Пройдя черезъ селеніе, тропа полого спускается къ сѣдловинѣ, лежащей къ востоку отъ селенія, съ которой по юговосточнымъ склонамъ Арусскаго контрфорса главнаго хребта, перерѣзаннымъ балками и оврагами, постепенно спускается къ устью Одурагаранскаго ущелья, перейдя которое направляется мимо сел. Люмаличъ къ сел. Серахъ, слѣдуя по террасѣ, образуемой юго-восточнымъ склономъ Согульджанскаго контрфорса. У сел. Серахъ описываемая тропа соединяется съ дорогою, идущею по лѣвому берегу р. Вилямъчая отъ Дэманскаго поста къ Аркевану.					За сел. Арусъ влѣво отходитъ нѣсколько дорогъ (тропа) къ мельницамъ на Вилямъ-чаѣ.
сел. Серахъ.	15	$1^1/_2$ в. / 15 м.						У сел. Серахъ вправо отходитъ тропа въ сел. Согульджанъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивакн, привалы и позиціи.
			Переходъ черезъ пересѣкающія дорогу балки пологи и коротки, за исключеніемъ спуска въ глубокій скалистый оврагъ, лежащій между сс. Арусъ и Люмаличъ, и перехода черезъ Одурагаранское ущелье. 3-хъ минутный спускъ въ упомянутый оврагъ идетъ узкою тропою, не болѣе шага ширины, круто спускающеюся по 60-ти градусному скалистому склону. Спускъ и подъемъ при переходѣ Одурагаранскаго ущелья—круты. Отъ отселка Меримлю до сел. Серахъ участокъ описываемой дороги составляетъ часть пути, по которымъ ежегодно два раза проходятъ кочевники со своими стадами, направляясь къ Дэманскому посту и далѣе въ горы и возвращаясь обратно въ свои зимовья; по этому ширина тропы между указанными пунктами, заисключеніемъ переходовъ черезъ овраги, достигаетъ 10 шаговъ ширины и мѣстами по сторонамъ имѣетъ канавы, предохраняющія прилегающія къ тропѣ пашни отъ скота. Удороги часто попадаются родники, а по дну Арусскаго и Одурагаранскаго ущелій текутъ ручейки.	Вьючная тропа, ширина 1—5 шаговъ.	Глинистый.		Спускъ въ оврагъ между сс. Арусъ и Люмаличъ.	У сел. Люмаличъ вправо идетъ тропа къ сел. Одрагаранъ. Влѣво у дороги здѣсь-же Мусульманское кладбище.
		11 в. 2 часа 10 м.						

Общее заключеніе по рекогносцировкѣ дороги № III.

Крайніе пункты: п. Арусскій и сел. Серахъ.

Общее протяженіе.—11 верстъ, $^1/_2$ перехода.

Родъ дороги: вьючная тропа, на большей части своего протяженія годная и для аробнаго движенія; ширина отъ 2-хъ до 10 шаговъ.

Грунтъ—глинистый.

Подъемы и спуски: — за исключеніемъ спуска въ скалистый оврагъ за с. Арусъ удовлетворительны.

Проходимость дороги. Пѣхота, конница и горная артиллерія съ вьючнымъ обозомъ не встрѣтятъ препятствія для движенія на разсматриваемомъ участкѣ дороги.

Населенные пункты—указаны въ описаніи дороги.

Прилегающая къ дорогѣ мѣстность—открытая.

Удобныя бивачныя мѣста: у сел. Арусъ и сел. Серахъ, на отрядъ силою до бригады пѣхоты.

Вода въ находящихся близъ дороги родникахъ и ручьяхъ.

Топливо— въ селеніяхъ, въ которыхъ, благодаря сравнительному обилію пахатныхъ земель, можно найти значительные *запасы фуража* (ячменя и самана).

IV.

Рекогносцировка дороги отъ сел. *Аркеванъ* черезъ сел. Хальфаляръ, зим. Емладжу, сел. Душаляла и Ичара къ *Арусскому посту*. (Черезъ мѣстность Каратъ).

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Сел. Аркеванъ.	183	—	Отходя съ западной опушки селенія Аркеванъ, колесная дорога, слѣдуя между пашнями и мелкими кустами по ровной мѣстности, оставляетъ вправо селеніе Бамбаши и небольшой отселокъ Аркевана, переходитъ небольшую балку и спускается по короткому, пологому спуску въ долину р. Виляжъ-чая два рукава котораго переходитъ въ бродъ. Глубинабродовъ—2 ф., ширина перваго рукава — 3 шага, втораго 20 шаговъ; дно въ меньшемъ рукавѣ—илистое, въ главномъ—каменистое.	Аробная дорога, шириною отъ 5 до 7 шаговъ.	Грунтъ песчаный	Влѣво отъ дороги балка съ пологими скатами. Мѣстами край балки шаговъ на 30 подходитъ къ дорогѣ.	Дорога пересѣкаетъ канаву, шага 2 шириною, съ труднымъ переѣздомъ нужно исправленіе пути.	Отходитъ вправо дорога въ сел. Бамбаши.
Отс. Аркавана.	4	1 вер. / 11 м.						
Сел. Бамбаши (на лѣв. берегу) Виляжъ-чая.	53	—				Мѣстность ровная и открытая		Со дна балки вправо отходитъ дорога.
Бродъ черезъ рукавъ Виляжъ-чая.	—	1½ в. / 18 м.					Переходъ черезъ илистый рукавъ Виляжъ-чая.	Противъ отселка Аркеванъ у промоины влѣво отдѣляется дорога на мельницу на Виляжъ-чаѣ и далѣе на Горячія воды.
Бродъ черезъ Виляжъ чай.	—	¼ в. / 5 м.						Въ 20 мин. разстоянія отъ Аркевана влѣво отъ дороги курганъ. Вправо и влѣво отдѣляются полевыя дороги.
Сел. Хальфаляръ.	20	2 м.	По переходѣ р. Виляжъ-чая дорога тотчасъ-же входитъ въ сел. Халыраляръ и слѣдуетъ по немъ, при чемъ по деревяннымъ мостикамъ переходитъ двѣ отводныхъ канавы съ илистымъ дномъ: За селеніемъ двухминутнымъ крутымъ подъемомъ дорога выходитъ на лѣвый нагорный берегъ Виляжъ-чая и идетъ въ западномъ направленіи по ровной мѣстности между пашнями и группами кустовъ и деревьевъ, стѣсняющихъ обзоръ въ сторону. Затѣмъ выходитъ на Елигадягинскій отрогъ, южный склонъ котораго составляетъ лѣвый бокъ ущелья р. Мотала-чай, и слѣдуетъ по гребню, входя въ мелкій, но густой трудно проходимый лѣсъ.			Два деревянныхъ мостика черезъ канавы въ сел. Хальфаляръ: шириною 2 шага длина—1½ шаг.	Между сел. Хальфаляръ и р. Мотала-чай отдѣляется вправо дороги: 1) ручей Татьянъ-чай, 2) въ сел. Бамбаши, 3) въ Омеръ-Турба, 4) въ сел. Гюлюкъ, 5) въ сел. Хаджаваръ. Вправо-же отходятъ лѣсныя и луговыя дороги на дно ущелья Мотала-чай.
						Деревянный мостикъ у выѣзда изъ Хальфаляра, черезъ канаву; размѣры тѣже.		
			Пройдя около 10 минутъ по лѣсу дорога развѣтвляется: правая вѣтвь, продолжаясь по гребню, направляется къ зим. Емладжи; лѣвая спускается на дно ущелья р. Моталы-чай и слѣдуетъ ея лѣвымъ берегомъ къ тому-же зимовью Южный склонъ Елигаджинскаго отрога, очищаясь отъ лѣса, образуетъ хорошія пастбища, спускающіеся къ р. Мотала-чай, по которымъ нижняя вѣтвь дороги и слѣдуетъ на небольшомъ протяженіи. Затѣмъ дорога входитъ въ лѣсъ, шесть разъ переходитъ въ бродъ р. Мотала-чай, перебрасываясь съ одного берега на другой, и, слѣдуя по вязкому глинистому грунту, послѣ малѣйшаго дождя обращающагося въ невылазную грязь, подходитъ къ канавѣ, шириною около 2 шаговъ, переходитъ черезъ нее по мостику и	Аробная дорога, ширина 3—4 шаговъ.	Грунтъ	Мостикъ черезъ канаву, шириною 2 шага, длиною 2 шага.	

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивуаки, привалы и позиціи.
Зим. Емладжи.	—	9 вер. / 1 часъ 40 м.	поднимается на склонъ Елигаджинскаго отрога, слѣдуя по гребню контфорса послѣдняго и подходитъ къ зим. Емладжи. Послѣ подъема лѣсъ влѣво отъ дороги смѣняется пашнями, затѣмъ прекращается и съ правой стороны; само селеніе Елагаджа лежитъ на открытой мѣстности, среди пашень.	Арбная дорога, ширина 3—4 шаг.	Глинистый.	Гребень Емладжинскаго отрога и склоны покрыты лѣсомъ.		Вправо на склонѣ Алашарскаго отрога Талышинскаго хребта бѣлѣетъ сел. Алашаръ.
			Верхняя вѣтвь дороги, проходя по гребню, поднимается по послѣднему, подходитъ къ зимовью съ западной стороны и спускается къ нему по крутому спуску.					
			За зим. Емладжа дорога на протяженіи версты идетъ между пашнями, круто поднимаясь на гребень, полого скускающійся къ р. Мотала-чай. Далѣе дорога идетъ по гребню, обращается вьючную тропу, переходитъ на южный склонъ отрога, сразу круто и высоко поднимающагося, и, идя по склону крутыми зигзагами, испорченными выбоинами въ глинистомъ грунтѣ, выходитъ на гребень, опять сходитъ съ него и по южному склону поднимается на обнаженную отъ лѣса и покрытую папортникомъ вершину. Подемъ крутъ, скалистъ, лошадь скользитъ; ширина тропы менѣе одного шага. Далѣе тропа идетъ по самому гребню отрога, покрытому лѣсомъ, мѣстами переходя на склоны для обхода вершинъ; послѣ-же 1½ часовъ хода отъ зим. Емладжи тропа окончательно проходитъ на южный склонъ, по которому слѣдуетъ, переваливая черезъ боковые контфорсы отрога и пересѣкая находящіяся между ними лощины. Спускъ въ послѣднія и подъемы изъ нихъ на хребты контфорсовъ крайне затруднительны: вьючными животными въ тропѣ сдѣланы выбоины наполненныя вязкою грязью, въ которую лошадь проваливается до колѣна: камни и корни деревьевъ, въ соединеніи съ крутизною, еще болѣе затрудняютъ движеніе. Часто приходится слѣзать и вести лошадь въ поводу.	Вьючная тропа, ширина 1—2 шага.	Глинистый, мѣстами скалистый.		Подъемъ на покрытую папортникомъ вершину затруднителенъ; для прохода горной артиллеріи потребуется разработка тропы.	
Сел. Лазырь.	3	8 вер. / 2 часа 20 м.	Послѣ 22 ч.—20 м. хода отъ зим Емладжа, по перевалѣ узкаго гребня контфорса, тропа подходитъ къ отселку Лазырь, расположенному на террасѣ, образованной склонами отрога и упомянутаго контфорса. Грунтъ до сихъ поръ глинистый, переходитъ въ каменистый.		Глинистый.		Переходы черезъ боковые контфорсы Емладжинскаго отрога трудны: приходится мѣстами слѣзать съ лошади.	Въ 2-хъ часовомъ разстояніи отъ зим. Емладжи—влѣво отъ дороги полянка, покрытая папортникомъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Уклоны.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивуаки, привалы и позиціи.
			За отс. Лазырь тропа сохраняетъ прежній характеръ, переходитъ ручеекъ и спускается къ руслу р. Калаваръ-чая, близъ впаденія послѣдняго въ р. Мотала-чай.	Вьючная тропа, 1 — 2 шаг.				Водяная мельница у селенія Мотала-чай и Калаваръ-чая. Влѣво къ мельницѣ отходитъ тропа.
р. Калаваръ-чай.	—	1 вер. / 14 м.	Перейдя р. Калаваръ-чай, тропа поднимается на юго-западный склонъ Бороманскаго отрога главнаго хребта, раздѣляющаго ущелья двухъ вышеупомянутыхъ рѣчекъ, и слѣдуетъ далѣе поэтому склону.					
			Ущелье р. Мотала-чай сразу съуживается и круто поднимается; юго-западный склонъ указаннаго отрога почти вертикально обрывается къ рѣкѣ покрытъ лѣсомъ. Тропа идетъ по краю обрыва, мѣстами удаляясь отъ него на незначительное разстояніе и переходя рядъ промоинъ. Черезъ одну изъ послѣднихъ д. устроенъ деревянный мостикъ, но теперь онъ разрушенъ. Тропа, ранѣе до 1½ шаговъ ширины, уширяется до 2—2½ шаг, съуживаясь лишь при переходѣ промоинъ и дѣлается болѣе пологой по мѣрѣ приближенія къ верховьямъ ущелья, на дно котораго она выходитъ почти горизонтально, и переходитъ на правый берегъ р. Мотала-чай, обращаясь въ аробную дорогу.	Вьючная тропа, 1½—2½ шир.		Разрушенный деревянный мостикъ черезъ промоину; требуетъ исправленія.	
р. Мотала-чай.	—	5 вер. / 1 часъ 15 м.						Вправо отдѣляется тропа въ сел. Барожанъ. Тропа отходитъ также внизъ по руслу Мотала-чай.
Отсел. изъ Шихлара.	1	1 вер. / 15 м.	Подъемъ на лѣвый берегъ Мотала-чая крутъ; лѣсъ рѣдѣетъ и черезъ 10 м. хода дорога, слѣдуя между пашнями, подходитъ къ одному двору, отселившемуся изъ Шихлара. Здѣсь дорога развѣтвляется: правая вѣтвь направляется на сел. Шихларъ, лѣвая мимо необитаемаго двора—къ сел. Душаляла и Ичара. Послѣдняя вѣтвь поднимается по гребню одного изъ контрфорсовъ Вели-дагкаго отрога главнаго хребта, затѣмъ переходитъ на западный склонъ контрфорса, подходитъ къ сел. Душаляла, проходитъ по западной опушкѣ послѣдняго и, перейдя по мостику одну промоину и верховья оврага, направляющагося къ сел. Шихларъ, круто поднимается по склону главнаго хребта къ сел. Абелю.	Аробная дорога, ширина 4 — 5 шаговъ.		Дорога идетъ сначала между рѣдкимъ, вырубленнымъ лѣсомъ, а потомъ кустарникомъ.		Отходитъ аробная дорога къ сел. Шихларъ.
Сел. Душаляла.	6	1 вер. / 15 м.						Передъ сел. Душаляла вверхъ по гребню отходитъ аробная дорога въ Тилабаръ.
						Влѣво отъ дороги кусты, вправо пашни.	Мостикъ черезъ промоину.	Въ сел. Душаляла—небольшой прудъ.
Отс. Абелю.	3	1½ в. / 20 м.	Слѣдуя далѣе по восточному склону Талышинскаго хребта, дорога выходитъ къ перевалу черезъ послѣдній (3100) на сѣдловинѣ, находящейся сѣвернѣе г. Тапаляръ. Хребетъ въ этомъ мѣстѣ расширяется, образуя плато, на которомъ сходятся дороги: изъ Лазырянп Ичары, Моварга, Зовино, Чинан-Булага, Тилавара и Аруга.					У сел. Абелю—родникъ; есть также прудъ.
Перевалъ.	—	1½ в. / 15 м.				Дорога все время идетъ между пашнями, мѣстность открытая.		Отходятъ аробрыя дороги: въ Лазырань, Ичару, Моварсъ, Зовинъ, Чинагъ-булагъ, Тилаваръ и Арусъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
сел. Пчара.	19	3 вер. 30 м.	Съ перевала дорога довольно полого спускается къ сел. Пчара, пересѣкая верховья Пчаринскаго оврага и слѣдуя по лѣвому его берегу. Черезъ встрѣчающуюся на пути промоину дорога переходитъ по деревянному мостику. Проходя затѣмъ черезъ с. Пчара и за послѣднимъ, дорога круто спускается на дно Пчаринскаго оврага образующаго на днѣ глубокую промоину съ отвѣсными боками, переходитъ черезъ послѣднюю по деревянному мосту, шириною около 6 шаговъ, и идетъ далѣе надъ оврагомъ по правому его берегу. При этомъ дорога постепенно опускается къ сел. Лазрань, находящуюся въ устьѣ оврага, противъ персидс. селенія Ханъ-Мураты. Спускъ передъ селеніемъ Лазрань крутъ, дорога пересѣкаетъ побочную лощину, а за послѣднимъ селеніемъ, полого спускаясь, выходитъ къ руслу р. Болгару-чая (Адинабазаръ-чая) и соединяется съ патрульной дорогой.	Аробная, ширина 2½ — 3 шага.	Глинистый, мѣстами глинисто-каменистый.		Мостикъ черезъ промоину. Деревянный мостъ черезъ Пчаринскій оврагъ.	
сел. Лазрань.	4	3 вер. 40 м.						
		36½ в. 8¼ ч.						

Общее заключеніе по рекогносцировкѣ дороги № IV.

Крайніе пункты: Сел. Аркеванъ и сел. Лазрань (на патрульной дорогѣ между постами Арусскимъ и Бураварскимъ).

Общее протяженіе—36½ верстъ; можно разбить на два перехода:

1) отъ сел. Аркеванъ до сел. Лазырь—20 верстъ.

2) отъ послѣдняго до селенія Лазрань—16½ верстъ.

или до поста Арусскаго —18½ »

» » Буроворскаго—20½ »

Родъ дороги—до зим. Емладжи (12 верстъ) и между отселкомъ отъ Шихлара и сел. Лазрань (10½ верстъ)—арбная дорога, на остальномъ протяженіи — вьючная тропа; ширина первой около 5 шаговъ, второй отъ 1—3 шаговъ.

Грунтъ—глинистый, мѣстами топкій и каменистый.

Подъемы и *спуски.* Въ лѣсной части тропы много крайне затруднительныхъ подъемовъ и спусковъ, указанныхъ въ описаніи пути.

Проходимость дороги. Для пѣхоты, конницы и горной артиллеріи, для послѣднихъ двухъ лѣсной участокъ будетъ труденъ.

Населенные пункты.—Указаны въ описаніи дороги, средняя часть которой представляетъ *лѣсное дефиле*; на остальныхъ участкахъ *мѣстность* открытая.

Бивачныя мѣста—у сел. Аркевана, Хальфаляра Емладжи и Душаляла.

Вода въ изобиліи изъ родниковъ, часто встрѣчающихся на дорогѣ.

Топливо—въ изобиліи до сел. Душаляла. *Фуражъ* въ сел. Аркеванъ, Хальфаляръ, въ селеніяхъ Шихлярской котловины и въ сел. Ичара.

V°

Рекогносцировка дороги отъ шт.-кв. Гекъ-тапа черезъ с.с. Алашаръ, Астанлу и Баджнраванъ къ посту Буроваръ.

Отъ шт.-кв. Гекъ-Тапа къ посту Буроваръ черезъ зим. Алашаръ 25 верстъ, — $5^3/_4$ часа ѣзды верхомъ, шагомъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Шт.-кв. Гекъ-Тапа.	—	—	Отъ шт.-кв. Гекъ-тапа *аробная дорога* подходитъ по ровной мѣстности, между пашнями, къ сел. Куманлу, проходитъ черезъ него и поднимается на гребень горнаго отрога, направляющагося отъ селенія къ зим. Алашаръ, къ которому и слѣдуетъ, полого поднимаясь по хребту *). За селеніемъ Куманлу по сторонамъ дороги идутъ сначала пашни съ небольшими лѣсными участками, затѣмъ лѣсъ передъ зим. Алашаръ, смѣняемый снова пашнями. Въ лѣсу встрѣчаются на дорогѣ на небольшомъ протяженіи топкія мѣста, не просыхающія вполнѣ даже послѣ долгой засухи.	Аробная дорога, ширина отъ—5 до 10 шаговъ.	Глинистый	Передъ зим. Алашаръ крутоспускающійся къ зимовью боковой отрогъ, составляющій вѣтвь отрога Емладжинскаго, образуетъ террасу, покрытую пашнями. Зим. Алашаръ расположено частью на террассѣ, а частью внизу на сѣверномъ склонѣ ущелья р. Шина-Падара.	Вязкія, топкія мѣста въ лѣсу между с. Куманлу и зим. Алашаръ; настилкой хвороста, находящагося подъ рукою, можно на время улучшить качества этихъ участковъ.	
Сел. Куманлу.	36	1 вер. / 10 м.						
Зим. Алашаръ.	20	8 вер. / 1 час. 15 м.	За зим. Алашаръ дорога обращается *въ вьючную тропу*, направляющуюся на склонъ Алашарскаго отрога, сразу высоко и круто поднимающагося. Подъемъ, хотя идетъ зигзагами,—крутъ, скалистъ, мѣстами проходитъ по узкимъ промоинамъ. Надо спѣшится. Длина подъема около 300 сажень, на прохожденіе которыхъ требуется 20 минутъ. Поднявшись до половины склона, тропа съ восточной стороны огибаетъ возвышающуюся надъ зим. Алашаръ вершину и, идя ровно по южному склону отрога, подходитъ къ зим. Шиляванга, а вслѣдъ за нимъ къ зим. Кянъ-ери.	Вьючная тропа, шириною отъ 1 до 2 шаговъ.	Глинистый, мѣстами глинисто-	Населено татарами-шіитами, перешедшими къ осѣдлому образу жизни.	Крутой, скалистый подъемъ за сел. Алашаръ. Надо увеличить число зигзаговъ и уширить существующіе.	Передъ зим. Алашаръ мѣсто удобное для *привала или бивака* небольшаго отряда (до полка пѣхоты). Вода изъ родниковъ, лѣсъ близко. *Отъ зим. Алашаръ отходятъ дороги:* 1) *вьючная тропа* на соединеніе съ тропой, идущей изъ зим. Елигаджи черезъ мѣстность Каратъ къ Арусскому посту. 2) *аробная*—къ зим. Гюлюкъ-тапа. За Алашаромъ тропа раздѣляется на три вѣтви, у зим. Шиляванга и передъ нимъ соединяющіяся между собою. Здѣсь описанъ подъемъ по восточной вѣтви, какъ болѣе доступной.
Зим. Шиляванга	5	2 вер. / 40 м.				Зимовья Шиляванги и Кянъ-ери расположены на небольшихъ площадкахъ, образуемыхъ южнымъ склономъ Алашарскаго отрога.		
Зим. Кянъ-ери.	6	$^3/_4$ в. / 9 м.	Далѣе слѣдуя почти горизонтально, переходитъ черезъ три боковыхъ лощины, изъ нихъ двѣ съ родниками, и подходитъ къ р. Шина-Падара. Подъемы и спуски при переходѣ лощинъ не велики и не круты. До зим. Кянъ-ери, склонъ, по которому идетъ тропа, обнаженъ и покрытъ папортниками; за названнымъ же зимовьемъ начинается мелкій лѣсъ и кустарникъ, недоходящій впрочемъ до гребня отрога. Въ этомъ лѣсу тропа идетъ въ теченіи 15 минутъ, затѣмъ лѣсъ вправо отъ дороги кончается; влѣво же, продолжаетъ до дна ущелья и на противуположномъ его склонѣ, сопровождаетъ тропу. Спустившись круто къ р. Шина-Падара, тропа переходитъ на лѣвый ея берегъ, при чемъ при спускѣ, а также на небольшомъ разстояніи на противуположномъ берегу, камни сваленные стволы, корни деревьевъ и сырость грунта— затрудняютъ движеніе.	Вьючная тропа, шириною отъ 2 до 6 шаг.	Грунтъ глинистый.	Урочище, по которому проходитъ тропа за зим. Шиляванга, у мѣстныхъ жителей извѣстно подъ названіемъ Кузулу-дюней.	Спускъ къ р. Шина-Падара и подъемъ на противупол. берегъ требуетъ очистки отъ камней, сваленныхъ деревьевъ и корней.	Передъ переходомъ черезъ р. Шина-Падара влѣво *отдѣляется тропа*, идущая далѣе черезъ Елигаджинскій отрогъ *къ сел. Барожанъ*.
Р. Шина-падора.	—	2 вер. / 30 м.						

*) На разстояніи 9 верстъ между шт.-кв. Гекъ-тапа и зим Алашаръ дорога поднимается на 700 футъ.

Отъ шт.-кв. Гекъ-Тапа къ посту Буроваръ черезъ зи[illegible] Алашаръ 25 верстъ, — $5^3/_4$ часа ѣзды верхомъ, шагомъ.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, биваки, привалы и позиціи.
Г. и сигналъ Джулотъ (перевалъ).	—	5 вер. / 1 ч. 25 м.	Затѣмъ 30 минутнымъ подъемомъ зигзагами по контрфорсу Емладжинскаго боковаго отрога, тропа выходитъна гребень послѣдняго, къ сѣдловинѣ между двумя вершинами. Вслѣдствіе крутизны подъема приходится слѣзть съ коня. Обойдя вторую вершину съ южной стороны, тропа черезъ сѣдловину, образуемую этой вершиной и другой, находящейся на западномъ склонѣ отрога, выходитъ на гребень, принимаетъ сѣверо-западное направленіе и, слѣдуя отъ гребня въ разстояніи нѣсколькихъ десятковъ шаговъ, идетъ по западному его склону. Влѣво отъ тропы, внизу—зеленѣющая площадка.	Вьючная тропа, шириною отъ 2 до 6 шаговъ.	Грунтъ глинистый.	Татарами это урочище называется Ташту-ирхачъ-екъ-куши.	Подъемъ на Елигаджинскій отрогъ очень крутъ; благодаря рыхлому грунту разработка зигзаговъ не встрѣтитъ затрудненій.	Съ половины подъема вправо отдѣляется *тропа въ урочище Башъ-юртъ*, куда лѣтомъ пригоняютъ скотъ изъ Алашара.
С. В. Астанлу.	24	3 вер. / 35 м.	Верхняя половина склона, по которому идетъ тропа, обнажена отъ лѣса и покрыта папортникомъ; отдѣльныя же деревья и кусты разбросаны по самому гребню. По послѣднему тропа идетъ совершенно ровно и, обойдя съ лѣвой стороны вершину у соединенія Элигаджинскаго отрога съ главнымъ хребтомъ, поворачиваетъ къ западу и слѣдуетъ по гребню Талышинскаго хребта, сначала по сѣдловинѣ *), затѣмъ поднимается въ теченіе 10 минутъ и обходитъ справа вершину Джулютъ. Отъ послѣдней тропа, продолжая идти близъ гребня, по югозападному склону, вмѣстѣ съ хребтомъ, на протяженіи $2^1/_2$ верстъ, незамѣтно понижается и противъ сел. Астанлу, въ мѣстѣ поворота хребта на югъ, сходитъ съ гребня и по западному склону его круто, въ теченіи 18 минутъ, спускается къ названному селенію.	За сигналомъ Джулютъ, за исключеніемъ спуска къ сел. Астанлу—аробная дорога, шириною отъ 5 до 8 шаговъ; упомянутый же спускъ вьючная тропа до 5 шаг. шир.	Грунтъ глинистый.			Восточный скатъ лежащей на западномъ склонѣ Елигаджинскаго отрога вершины отвѣсной скалой обрывается къ упомянутой въ описаніи площадкѣ, посреди которой лежитъ большой камень.
С. Н. Астанлу.		1 вер. / 10 м.					Крутой 18. минутный спускъ къ сел. Астанлу, вслѣдствіе глинистаго грунта, въ дождливую погоду будетъ затруднителенъ.	Далѣе отдаляются слѣдующія боковыя тропы: 1) тропа по гребню главнаго хребта къ Буроварскому перевалу; 2) вправо по гребню Баджнраванскаго контрфорса и черезъ ущелье Ньевъ-чая на главный гребень хребта. 3) влѣво въ сел. Борожанъ, Муса-кяндъ, Чинагъ-булагъ и Шихларъ.
С. Баджнраванъ.	5	1 вер. / 10 м.	По главному хребту тропа идетъ въ высокомъ чинаровомъ и дубовомъ чистомъ лѣсу, мѣстами вырубленномъ. За исключеніемъ подъема къ г. Джулютъ, который крутъ и на шагахъ 30 идетъ по узкой промоинѣ, тропа годна для аробнаго движенія, чѣмъ и пользуются для возки лѣса въ с.с. Мула-кяндъ и Чинагъ-булагъ, къ которымъ дорога продолжается по гребню хребта.					
Р. Унжа-кала-чай.	—	—						
П. Буроварскій.	—	4 вер. / 20 м.	За селеніемъ Астанлу тропа, обращаясь въ аробную дорогу, слѣдуетъ по склону Баджнраванскаго отрога мимо с. Баджнраванъ, переходитъ р. Унжа-калачай, передъ нею и Ньевъ-чай, въ бродъ и, поднимаясь на гребень Буроварскаго отрога, выходитъ къ Буроварскому посту.				Между с.с. Нижн. Астанлу и Баджнраванъ по деревянному мостику переходятъ чрезъ промоину.	
		$27^3/_4$ в. / 5 ч. 25 м.						

*) Между ущельями: р. Ньевъ-чая и огибающимъ съ востока г. Джулютъ

Общее заключеніе по рекогносцировкѣ дороги № V.

Крайніе пункты: шт.-кв. Гекъ-Тапа и постъ Буроварскій.

Общее протяженіе 27¾ версты, что составляетъ одинъ переходъ.

Родъ дороги: крайніе участки—аробная дорога, средній—вьючная тропа; ширина первой отъ 5 до 10 шаговъ, второй отъ 1 до 5 шаговъ.

Грунтъ: глинистый, мѣстами глинисто—каменистый.

Подъемы и спуски: Подъемы за с Алашаръ и на гребень Елигаджинскаго отрога, а также спускъ къ сел. Астанлу трудны даже для легко навьюченыхъ животныхъ; на остальномъ протяженіи можно ѣхать большею частью не только шагомъ, но и рысью.

Проходимость дороги: пѣхота, конница и горная артиллерія не встрѣтятъ препятствій; можетъ быть придется только помучится съ артиллеріей на вышеуказанныхъ подъемахъ.

Населенные пункты—указаны въ описаніи дороги, которая *по характеру прилежащей мѣстности*, за исключеніемъ участка за сел. Астанлу, дорога представляетъ лѣсное дефиле.

Удобныя мѣста для приваловъ: у зим. Алашаръ; здѣсь же *бивачное мѣсто* для отряда около полка пѣхоты.

Топливо и вода у дороги, которая проходитъ въ лѣсу мимо нѣсколькихъ родниковъ.

Фуражъ—ячмень и саманъ— въ попутныхъ селеніяхъ.

VI.

Рекогносцировка дороги отъ поста Буроваръ къ шт.-кв. Гекъ-тапа черезъ ущелье р. Ньевъ-чая.

Названіе пунктовъ.	Число дворовъ въ селеніяхъ.	Разстояніе верстъ, время.	ОПИСАНІЕ ПУТИ.	Родъ дороги и ширина.	Грунтъ.	Свойства окружающей мѣстности и придорожныхъ селеній.	Наиболѣе трудныя мѣста, искуственныхъ сооруженій, необходимыя исправленія.	Орьентировочные пункты, боковыя дороги, бивуаки, привалы и позиціи.
постъ Бураварскій.	—	—	Отъ Буроварскаго поста трона направляется къ ущелью Ньевъ-чая и, перейдя р. Унжа-кала-чай ниже слiянія ея съ Ньевъ-чаемъ, поднимается на восточный склонъ Гяндорскаго контрфорса По послѣднему трона идетъ почти горизонтально и пересѣкаетъ одну боковую скалистую съ крутыми, но короткими скатами лощину, послѣ чего переходитъ на западный склонъ Талышинскаго хребта, составляющаго здѣсь правый бокъ ущелья Ньевъ-чая. Перейдя два ручья, впадающіе въ этотъ послѣдній, трона поднимается на гребень хребта и слѣдуетъ по послѣднему въ юго-восточномъ направленіи, придерживаясь все время западнаго склона. Пройдя такимъ образомъ около 2-хъ верстъ, трона поворачиваетъ на восточный склонъ и крутымъ 5 минутнымъ спускомъ зигзагами выходитъ на гребень боковаго отрога, составляющаго сѣверный склонъ ущелья р. Бала-чай.	За исключеніемъ спуска и подъема въ лощинѣ, трона годна и для аробнаго движенія: шир. 5—7 шаг.	Грунтъ глинистый, мѣстами хрящеватый.	Склоны ущелья р. Ньевъ-чая круты и покрыты смѣшаннымъ дубовымъ и чинаровымъ лѣсомъ. Гребень Талышинскаго хребта, круто спускающагося къ сѣверу, также въ лѣсу.	Наиболѣе затруднительны: 1) Подъемъ по западному склону хребта на его гребнѣ. 2) Два крутыхъ усѣянныхъ камнемъ, спуска по гребню контрфорса, составляющаго сѣверный бокъ ущелья р. Бала-чай. 3) Спускъ къ послѣднему по промоинѣ и 4) Подъемъ на противуположный берегъ.	Къ описываемой дорогѣ *подходятъ* и отъ нея *отдѣляются* слѣдующія *дороги и тропинки:* 1) послѣ перехода скалистой лощины на востокъ склона Гяндорскаго контрфорса (40 м.) *влѣво* отходятъ двѣ лѣсныхъ тропы къ Буроварскому перевалу. 2) При подъемѣ по западному склону Талышинскаго хребта вправо отдѣляются двѣ тропы, первая изъ нихъ идетъ вверхъ по р. Ньевъ-чай, вторая въ восточномъ направленіи выходитъ на гребень хребта близъ поворота дороги на восточный склонъ. 3) влѣво по гребню хребта трона отходитъ къ Буроварскому перевалу 4) близъ поворота дороги на восточный склонъ гребня съ права подходятъ двѣ тропы: одна изъ нихъ вышеупомянута (см. 2), а другая пересѣкая ущелье Ньевъ-чая соединяется съ Алашарской дорогой. Влѣво отходитъ трона по гребню отрога, составляющаго южный бокъ ущелья р. Тала-чай. 5) Между гребнемъ хребта и р. Бала-чай вправо отдѣляется четыре лѣсныхъ тропы. 6) По переходѣ Бала-чай, аробная дорога продолжается по правому берегу этого ручья и направляется въ сел. Привольное. 7) За Бала-чаемъ отходитъ три дороги вправо, послѣдняя изъ нихъ по гребню къ кладбищу, и одна вправо.
Р. Унжа-кала-чай.	—	1½ в. 15 м.						
Зап. склонъ Талышинскаго хребта.	—	2½ в. 25 м.						
Гребень Талышинскаго хребта.	—	2 вер. 40 м.						
Переходъ на восточный склонъ хребта.	—	2 вер. 20 м.	Далѣе трона идетъ большею частью близъ гребня, по восточному склону, и, пройдя около 1¼ версты, десятиминутнымъ крутымъ по гребню же спускомъ, на которомъ надо спѣшиться, выходитъ на площадку, служащую для временнаго склада лѣса и дровъ, и обращается затѣмъ въ аробную дорогу. Потомъ по восточному склону, по промоинѣ, дорога спускается къ ручью Бала-чай, переходитъ черезъ послѣдній и вьючной тропой поднимается круто на гребень отрога, составляющаго сѣверный бокъ ущелья р. Пирасъ-чай; затѣмъ идя по гребню небольшаго контрфорса спускается въ это ущелье, обращаясь опять въ аробную дорогу, и, слѣдуя по южному склону, близъ подошвы послѣдняго, снова поднимается на гребень, выходя къ востоку отъ сигн. Геокъ-тапа, и спускается къ шт.-кв. Геокъ-тапа, между селеніями Баджеревань и Куманлу.	Вьючная трона шириною 2—2½ шага.	Грунтъ глинистый, мѣстами тонко.	Отрогъ составляющій сѣверный бокъ ущелья р. Бала-чай, узокъ и почти отвѣсно спускается въ обѣ стороны, образуя лишь небольшую террассу на восточномъ склонѣ. Послѣдній мѣстами покрытъ напортникомъ; гребень же и западный склонъ сплошь находятся въ лѣсу. Противуположные склоны ущелья р. Бала-чай круты и покрыты лѣсомъ; въ одномъ мѣстѣ, именно противъ десятиминутнаго крутого спуска описываемой тропы, на противоположномъ склонѣ видны скалистыя обнаженія. По мѣрѣ приближенія къ Гекъ-тапѣ лѣсъ рѣдѣетъ, мельчаетъ, обращается въ кустарникъ, смѣняемый затѣмъ пашнями, которыя покрываютъ конечные скроны восточныхъ контрфорсовъ хребта.		
Р. Бала-чай.	—	6 вер. 1 ч. 15 м						
Шт.-кв. Гекъ-Тапа.	—	6 вер. 1 ч.		Аробная за исключеніемъ подъема послѣ перехода р. Бала-чай; ширина 5—8 шаг.				
		20 в. 4 часа.						

Общее заключеніе по рекогносцировкѣ дороги № VI.

Крайніе пункты: п. Буроварскій и шт.-кв. Гекъ-тапа.

Общее протяженіе: 20 верстъ, что составляетъ одинъ переходъ.

Родъ дороги: крайніе участки—аробная дорога, средній—вьючная тропа; ширина колесныхъ участковъ отъ 5—8 шаговъ, а тропы отъ 2 до 3-хъ шаговъ.

Грунтъ: глинистый, мѣстами хрящеватый; на участкѣ передъ шт. кв. Гекъ-тапа попадаются топкія мѣста.

Подъемы и спуски, за исключеніемъ указанныхъ въ описаніи дороги, пологи.

Проходимость дороги: пѣхота и конница съ горной артиллеріей и легкимъ вьючнымъ обозомъ не встрѣтятъ препятствій для движенія.

Населенныхъ пунктовъ—нѣтъ; удобныхъ мѣстъ для *бивака* и *позицій* нѣтъ. Для *привала* можно указать на гребень Талышинскаго хребта, какъ на наиболѣе удобное мѣсто.

По характеру прилегающей мѣстности—дорога на большей части своего протяженія представляетъ лѣсное дефиле.

Генеральнаго Штаба Капитанъ *Ржевальскій.*

№ 7 (лит. а.)

Полевая поѣздка 1890 г.

I-я группа.

Хорунж. Кокунько.

ОПИСАНІЕ ДОРОГИ

отъ города Ленкорани до урочища Геокъ-Тапа.

Отъ города Ленкорани до урочища Геокъ-Тапа.

I. Степень проходимости для войскъ.	II. Ширина дороги.	III. Подъемы, спуски, их длина и крутизна.	IV. Пересѣкаемыя дорогой рѣчки, ручьи, разливы.	V. Насыпи, гати, овраги, выемки	VI. Города, селенія, деревни лѣса и т. п., лежащіе при дорогѣ
По выходѣ изъ города Ленкорани дорога на протяженіи 1-й версты вымощена хворостомъ съ землей съ двумя крѣпкими деревянными мостами и канавами по бокамъ, затѣмъ начинается грунтовая песчаная и мѣстами болотистая до селенія Лякяръ, далѣе дорога, идущая черезъ селенія Веравуль, Вильвялъ, Джиль, Шаголасеръ и Сепарады переходитъ лѣсомъ съ глинистымъ грунтомъ. Отъ селенія Сепарады черезъ селеніе Махмудоваръ, Буродегя, Бабасыръ, Бадаланъ дорога глинистая мѣстами болотистая. У селенія Бадаланъ поляна съ нивами, обнесенными оросительными канавами Отъ Бадаланъ черезъ селенія Кизилаваръ, Аркеванъ, Косакюль, Бамбаши дорога идетъ по холмистой мѣстности, поросшей кустарникомъ. Дорогу въ нѣкоторыхъ мѣстахъ необходимо расчистить. Отъ селенія Бамбаши до селенія Михайловскаго (Пришибъ православное) дорога идетъ по равнинѣ, причемъ рощи и кустарникъ встрѣчаются при попутныхъ селеніяхъ Алвады (старыя) и Язрахъ. Дорога кочковатая. Отъ Михайловскаго до урочища Геокъ-Тапа дорога ровная по сторонамъ дороги частый кустарникъ. Во время дождей дорога для движенія представляетъ большія затрудненія особенно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ грунтъ глинистый и болотистый.	Отъ Ленкорани до селенія Лякяръ дорога въ ширину около 8-ми аршинъ. Отъ селенія Лякяръ дорога входитъ въ лѣсъ и съуживается до 5 аршинъ. Ширина дороги неизмѣнна, въѣзды на мосты и въ селеніе равны ширинѣ дороги. До селенія Лякяръ кавалерія можетъ идти по три, пѣхота вздвоенными рядами, артиллерія въ одно орудіе и обозъ въ одну повозку, далѣе отъ селенія Лякяръ – пѣхота и кавалерія могутъ идти рядами, артиллерія въ одно орудіе и обозъ въ одну повозку, дорога лѣсомъ идетъ до селенія Бадаланъ отъ сел. Бадаланъ до Геокъ-Тапа ширина дороги до 6 аршинъ, ширина неизмѣнная. Ширина въѣздовъ на мосты одинакова съ шириной дороги, а въ селенія шире: Кавалерія – по три, пѣхота вздвоенными рядами, артиллерія въ одно орудіе, обозъ въ одну повозку.	Подъемовъ и спусковъ нѣтъ большихъ, при переходѣ черезъ овраги и рѣчки встрѣчаются небольшіе спуски, которые необходимо срыть для удобнаго прохода черезъ нихъ артиллеріи и обоза. Опасныхъ поворотовъ нѣтъ.	Встрѣчающіеся по дорогѣ рѣки и ручьи имѣютъ направленіе съ запада на востокъ. Большинство рѣкъ и ручьевъ лѣтомъ пересыхаютъ, зимой же разливаются и образуютъ довольно большіе разливы, часто препятствующіе движенію по дорогѣ. Глубина встрѣчающихся рѣкъ не превышаетъ $1^1/_2$ аршина. Скорость теченія обыкновенная (около 3 фут. въ секунду) свойство дна хрящеватое. Спуски къ рѣкамъ отлогіе. Грунтъ глинистый. Ширина рѣкъ до 5 аршинъ. Переправы во многихъ мѣстахъ въ бродъ. Вслѣдствіе мелководья и тихаго теченія броды возможны вездѣ. Между г. Ленкоранью и селеніемъ Веравуль въ дождливое время года образуется сплошное озеро, которое начинается въ двухъ верстахъ отъ Ленкорани и оканчивается у сел. Веравуль. Озеро имѣетъ топкое дно, вода подымается до $1^1/_2$ аршина. Мосты находятся у *г. Ленкорани два деревянныхъ*, совершенно исправныхъ и годны для движенія войскъ; одинъ въ 10, а другой въ 30 аршинъ длины шириною 6 аршинъ. *Мостъ у сел. Джиль* деревянный 10 аршинъ длины, 5 арш. ширины. Требуетъ починки. Матеріалъ для починки тутъ-же. *Въ трехъ верстахъ отъ сел. Бадаланъ мостъ* черезъ топь въ 5 аршинъ длины и ширины, деревянный негоденъ. Лѣсъ для исправленія тутъ-же. *Въ селеніи Аркеванъ мостъ* деревянный 7 аршинъ длины и 5 ширины, негоденъ. Лѣсъ для исправленія тутъ же. Въ селеніи Косакюль необходимо сдѣлать мостъ черезъ рѣчку длина 8 аршинъ. *У сел. Бамбаши при водяной мельницѣ три деревянныхъ моста* черезъ канавы четыре аршина длины и ширины требуютъ исправленія; *такіе же три моста и въ сел. Бамбаши* тоже требуютъ починки *У сел. ст. Алвады четыре деревянныхъ моста* черезъ оросительныя канавы, требуютъ исправленія, лѣсъ тутъ же. *Мостъ при въѣздѣ въ сел. Михайловское* деревянный, длина 10 арш., ширина 5 арш. исправенъ. Вслѣдствіе теплыхъ зимъ, рѣки и стоячая вода рѣдко замерзаютъ, вода для питья имѣется на всемъ протяженіи дороги въ изобиліи, такъ какъ дорога пересѣкаетъ рѣки каждыя три—четыре версты. Жители обрабатываютъ рисовыя поля (чалтыки), для которыхъ роютъ оросительныя канавы. Вода заливаетъ большія площади, чѣмъ еще болѣе затрудняется движеніе между селеніями. Дорога въ сухое время проходима безъ затрудненія. Зимой же, вслѣдствіе разливовъ рѣкъ, дорога для движенія невозможна. Всѣ обходныя дороги направлены къ морскому берегу.	Одна гать находится у города Ленкорани, ширина гати 7 аршинъ, длина $^1/_2$ версты. Другая около селенія Лякяръ; длина гати 50 шаговъ—неодная.	По дорогѣ находятся селенія: Лякяръ – 6 дым., Герданы—31 дым., Веравуль – 75 дым., Вильвялъ—54 дыма, Джиль—53 дыма, Шаголасеръ—32 дыма, Сепарады—43 Махмудоваръ—114 дым., Бурадечя—269 дым., Бабасыръ—18 дым. Бадаланъ—203 дым., Кизиловаръ – 98 дым., Люранъ—28 дым., Аркеванъ—181 дым., Косакюль – 20 дым., Бамбаши – 50 дымовъ, Старыя Алвады – 72 дым., Язрахъ (Новыя Алвады)—98 дымовъ, Михайловское (Пришибъ Православн.)—368 дымовъ и уроч. Геокъ-Тапа (штабъ сотни). Положеніе селеній низменное, исключая селеній Кизиловаръ и Аркеванъ, которыя расположены на холмахъ. Селенія скрыты въ садахъ и разбросаны. Улицы расположены неправильно и узки, 7—8 шаговъ, полотно не мощеное, грунтъ глинистый ходы и выходы открыты стѣнъ и канавъ вокругъ селеній нѣтъ. Величина домовъ 8 сажень, расположены въ 6 з порядкѣ, деревянные изрѣдка встрѣчаются съ глинобитными стѣнами, потолки низки до $2^1/_2$ аршинъ. Колодцевъ мало, воду берутъ изъ рѣчекъ, вода хорошая и имѣется въ изобиліи. Вся дорога проходитъ по лѣсу. Лѣсъ строевой лиственный, частый, заросшій, грунтъ глинистый, опушка извилиста образована кустарникомъ; при дорогѣ встрѣчаются большія поляны (около 2-хъ верстъ въквадратѣ), засѣяны пшеницей, или рисомъ Большія запасы дровъ находятся въ селеніяхъ Веравуль Вильвалъ Джиль, Шаголасеръ Сепарады и Махмудоваръ, въ остальныхъ селеніяхъ запасы значительно меньше. Войска могутъ передвигаться только по дорогамъ. Привалы удобны при селеніяхъ

Отъ города Ленкорани до урочища Геокъ-Тапа.

VII. Средства исправленія дорогъ и переправъ.	VIII. Указанія на неудобныя мѣста и нельзя ли ихъ миновать.	IX. Мѣстность по сторонамъ дороги.
Дорога въ сухую погоду для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія удобна. Въ дождливую-же на всемъ протяженіи требуетъ устройства мостовъ, насыпей и гатей, такъ какъ мѣстность низменна и болотиста. Для исправленія дороги лѣсъ имѣется тутъ же, камня и песку нѣтъ.	Дорога въ сухое время года удобопроходима, во время-же дождей и разлива рѣкъ движеніе артилеріи и обоза не возможно. Для пѣхоты же и кавалеріи представляетъ большія затрудненія. Вода заливаетъ большія пространства, образуя довольно глубокія болота (около $1^1/_2$ аршина). Обойти дорогу возможно берегомъ моря.	Мѣстность по сторонамъ дороги лѣсистая для передвиженія походными колонами неудобна; возможна только для одиночныхъ всадниковъ и пѣшеходовъ.

1-го Ейскаго коннаго полка,
Хорунжій **Кокунько.**

№ 7 (лит. б.)

Полевая поѣздка 1890 г.

I-я группа.

Хорунж. Кокунько.

ОПИСАНІЕ ДОРОГИ

отъ урочища Геокъ-Тапа черезъ селеніе Шилявангъ (Алашаръ) до селенія Михайловскаго (Пришибъ-православное).

Отъ урочища Геокъ-Тапа черезъ селеніе Шилявангъ до селенія Михайловскаго (Пришибъ-православное).

I. Степень проходимости для войскъ.	II. Ширина дороги.	III. Подъемы и спуски, ихъ длина и крутизна.	IV. Пересѣкаемыя дорогой рѣчки, ручьи, разливы.	V. Насыпи, гати, овраги, выемки.	VI. Города, селенія, деревни, лѣса и т. п., лежащіе при дорогѣ.	VII. Указанія на неудобныя мѣста и нельзя ли ихъ миновать.
Дорога отъ урочища Геокъ-Тапа до селенія Куманлу идетъ по небольшимъ холмамъ. Отъ селенія Куманлу дорога входитъ въ небольшія горы. Пройдя 2 версты отъ селенія Куманлу, дорога входитъ въ лѣсъ, лѣсомъ идетъ 5 верстъ, потомъ лѣсъ оканчивается и дорога идетъ по хребту съ крутыми скатами (37°—40°) до селенія Шилявангъ (Алашаръ). Дорога отъ селенія Шилявангъ идетъ черезъ лѣсъ и тальвеги. Не доѣзжая 1 версты до селенія Еміагачъ отъ главной дороги влѣво (С.-В. направленіи), отдѣляется лѣсная тропинка, тянется на разстояніи 3-хъ верстъ и выходитъ на дорогу, идущую изъ селенія Шихляръ въ селеніе Шилявангъ. Не доѣзжая 2-хъ верстъ до селенія Шихляръ, лѣсъ смѣняется кустарникомъ. Отъ селенія Шихляръ до селенія Михайловскаго (Пришибъ-православное) дорога проходитъ по равнинѣ, поросшей кустарникомъ. Грунтъ глинистый, полотно дороги кочковато Во время дождей на дорогѣ образуется вязкая грязь.	Перемѣняющаяся. Ширина дороги до 5 шаговъ. Ширина въѣздовъ на мосты и въ селенія равна ширинѣ дороги. Войска могутъ идти по одному, орудія горныя и обозъ на вьюкахъ.	Въ трехъ верстахъ селенія Куманлу находи подъемъ и спускъ чер гору до 40°, длина спу и подъема до 200 шаго Въ 7-ми верстахъ отъ ленія Куманлу такой подъемъ. При выходѣ селенія Шилявангъ на дится подъемъ до 40° дл его 100 шаговъ.	Дорога пересѣкаетъ ручей у сел. Куманлу Шилявангъ, въ 5 верстахъ отъ с. Шилявангъ и у с. Шихляръ.	Гатей, насыпей и мостовъ нѣтъ. Встрѣчающіеся овраги неглубоки, ширина ихъ не превышаетъ 5 аршинъ, движенію не препятствуютъ.	По дорогѣ расположены селенія: Куманлу—26 дымовъ, Шилявангъ (Алашаръ)—61 дымъ, Шихляръ и Михайловское—368 дымовъ. Улицы (кромѣ селенія Михайловскаго) расположены неправильно, узкія 7—8 шаговъ, полотно не мощеное, грунтъ глинистый, входы и выходы открыты, стѣнъ и канавъ вокругъ селеній нѣтъ. Величина домовъ отъ 5—8 саж. длины и 2—3 саж. ширины расположены въ безпорядкѣ, деревянные, изрѣдка встрѣчаются съ глинобитными стѣнами потолки низки до $2^1/_2$ аршинъ. Воду достаютъ изъ колодцевъ, которыхъ хотя и много, но воды недостаточно. Дорога отъ урочища Геокъ-Тапа черезъ селенія Куманлу, Шилявангъ до селенія Шихляръ идетъ лѣсомъ. Далѣе до селенія Михайловскаго (Пришибъ-православное) дорога проходитъ по мѣстности, поросшей частымъ кустарникомъ. Войска могутъ передвигаться только по дорогамъ. Привалы удобны при селеніяхъ.	Дорога проходима во всякое время года.

1-го Ейскаго кон *полка,*
Хорунжій **Кокунько.**

№ 7 (лит. в.)

Полевая поѣздка 1890 г.

I-я группа.

Хорунж. Кокунько.

ОПИСАНІЕ ДОРОГИ

отъ селенія Михайловскаго (Пришибъ-православное) до почтовой станціи Кумбаши.

Отъ селенія Михайловскаго (Пришибъ-ославное) до почтовой станціи Кумбаши.

I. Степень проходимости для войскъ.	II. Ширина дороги.	III. Подъемы и спу ихъ длина и тизна.	IV. Пересѣкаемыя дорогой рѣки, ручьи, разливы.	V. Пасыпи, гати, овраги выемки.	VI. Города, селенія, деревни, лѣса и т. п., лежащіе при дорогѣ.	VII. Средства исправленія дорогъ и переходовъ.
Отъ селенія Михайловскаго до селенія Бамбаши дорога грунтовая, идетъ по равнинѣ, причемъ рощи и кустарники встрѣчаются при попутныхъ селеніяхъ: Язрахъ и Старые Алвады; дорога кочковатая. Отъ селенія Бамбаши черезъ сел. Масалы до селенія Мусакюджа дорога идетъ по рѣкѣ, грунтъ песчаный съ голышами. Отъ селенія Мусакюджа черезъ селенія Гагачель, Хиль до селенія Сарчаваръ дорога идетъ по равнинѣ. Грунтъ глинистый; кочковатый, причемъ между селеніями Хиль и Сарчаваръ много выбоинъ. Отъ селенія Сарчаваръ до почтоваго шоссе дорога проходитъ по болотистой мѣстности, кочковата. Въ двухъ верстахъ отъ шоссе дорога переходитъ водохранилище (200 шаговъ), затѣмъ выходитъ на рисовыя поля, по которымъ идетъ до шоссе (около 2-хъ верстъ) и идетъ 3 версты по шоссе до ст. Кумбаши. Въ сухое время года дорога колесная, во время же дождей трудно проходима для пѣхоты и кавалеріи.	Неизмѣнная: ширина дороги 12 шаговъ, ширина въѣздовъ до 6 шаговъ. Кавалерія по шести, пѣхота отдѣленіями, одно орудіе, въ одну повозку.	Спусков подъемов опасных поворотов нѣтъ.	Отъ селенія Бамбаши до селе-я Мусакюджа дорога во многихъ ѣстахъ пересѣкаетъ рѣку, пере-авы черезъ которую въ бродъ. ѣка мелководна съ тихимъ тече-емъ и каменистымъ дномъ и поло-ми берегами. Мостъ у селенія Ми-йловскаго деревянный исправенъ, ина 10 аршинъ ширина 5 аршинъ. селенія Старые Алвады 4 дере-нныхъ моста черезъ оросительныя анавы, требуютъ исправленія; Въ еленіи Бамбаши 3 деревянныхъ оста, черезъ канавы, требуютъ ис-равленія; лѣсъ тутъ же. Такіе же ри моста при водяной мельницѣ въ -хъ верстахъ отъ селенія (требуютъ справленія, матеріалъ тутъ же). ри въѣздѣ въ селеніе Мусакюджа ри моста, каждый 4 аршина длины ширины, деревянные, требуютъ справленія и 4-й необходимо сдѣ-ать. При выходѣ изъ селенія Хиль еревянный мостикъ черезъ канаву, аршина длины и ширины, тре-уетъ исправленія.	Овраговъ нѣтъ Двѣ гати—каждая 8 аршинъ длины. Необходимо сдѣлать гать черезъ топь въ селеніи Мусакюджа.	При дорогѣ расположены селенія: Михайловское (Пришибъ-православное) 368 дымовъ; Язрахъ (Новыя Алвады)—98 дымовъ Старыя Алвады—72 дыма; Бамбаши—50 дымовъ; Масалы—86 дымовъ; Дадва—52 дыма; Мусакюджа—95 дымовъ; Гагачель—88 дымовъ; Хиль—79 дымовъ; Сарчаваръ—34 дыма. Улицы расположены неправильно (исключая Михайловское) и узки, въ 7—8 ш., полотно не мощеное, грунтъ глинистый, ходы и выходы открыты, стѣнъ и канавъ вокругъ селеній нѣтъ. Величина домовъ до 5 саж., расположены въ безпорядкѣ, деревянные, изрѣдка встрѣчаются съ глинобитными стѣнами. Потолки низки до $2^1/_2$ арш. Колодцевъ мало, воду берутъ изъ рѣчекъ, вода хорошая и имѣется въ изобиліи. Дорога проходитъ по мѣстности поросшей садами, кустарникомъ, а не доходя 2 верстъ до почтоваго шоссе—камышъ. Между селеніями Мусакюджа, Гагачель, Хиль и Сарчаваръ мѣстность изрѣзана оросительными канавами, которыми окопаны поля.	Матеріалъ для исправленія дорогъ (лѣсъ, песокъ, камни) имѣется вездѣ при дорогѣ. Дороги проѣзжіе въ сухое время года; въ дождливую же, вслѣдствіи разлива рѣкъ, дорога непроходима.

1-го Ейскаго конт лка,
орунжій **Кокунько.**

Подполковникъ *Прасаловъ.*

РЕКОГНОСЦИРОВКА ПУТИ

отъ ж. д. ст. Аджи-Кабулъ на Сальяны-Ленкорань-Астару.

Въ Октябрѣ 1890 г.

Рекогносцировка пути отъ ж. д. ст. Аджи-Кабулъ на Сальяны-Ленкорань-Астару.

I. Общее направленіе и протяженіе пути; военное значеніе его и главные пункты, которые потребуютъ обезпеченія, на случай пассивной обороны противъ Персіи. Телеграфъ и почтовый трактъ. Общій характеръ мѣстности.

1. Почти на всемъ своемъ протяженіи (около 200 верстъ) разсматриваемый путь имѣетъ общее свое направленіе *съ С. на Ю.*

2. По отношенію же участка *) нашей государственной границы съ Персіей, направленіе этого пути можно считать почти параллельнымъ. Въ виду этого, на случай пассивной обороны территоріи Джеватскаго и Ленкоранскаго уу. противъ вторженія персидскихъ отрядовъ, — разсматриваемый путь можетъ послужить намъ *для фланговаго сообщенія*, съ цѣлью сосредоточенія силъ къ наиболѣе угрожаемому пункту.

3) Самыми важными пунктами обороны надлежитъ признать:

а) ж. д. ст. Аджи-Кабулъ – центръ желѣзно-дорожнаго участка Сагырры-Алятъ;

б) м. *Сальяны* } мѣстопребыванія гражданскихъ управленій Джеват-
в) г. *Ленкорань* } скаго и Ленкоранскаго у.у.;

г) сел. *Пришибъ*—центральный пунктъ главной массы русскихъ поселеній въ Ленкоранскомъ у. **);

и д) м. *Астара*—таможенная застава, отъ которой въ Персію ведутъ двѣ самыя удобныя вьючныя дороги: въ Ардабиль и въ Гилянскую провинцію.

4. Вышеозначенные пункты дѣлятъ весь путь на четыре участка, изъ которыхъ каждый имѣетъ свои особенности. (Въ приложеніи № 2 помѣщена таблица сихъ участковъ съ ссылкою на текстъ сего описанія).

5. Вдоль всего пути проложенъ правительственный телеграфъ (станціи означены на прилагаемой 5-ти верстной картѣ). Почтовый трактъ отъ Аджи-Кабула учрежденъ только до Ленкорани.

6. На всемъ своемъ протяженіи путь пролегаетъ по равнинѣ. Общій этотъ характеръ мѣстности нарушается только въ трехъ пунктахъ:

а) около почт. ст. *Зубовской*—близость Кюровъ-Дагской высоты;

б) около м. *Сальянъ*—близость выс Баба-Зананъ;

и в) около с. *Пришиба*—холмистыя предгорья Талышинскаго хребта.

У означенныхъ пунктовъ мѣстность по сторонамъ дороги имѣетъ волнообразный всхолмленный видъ.

---

*) Между р.р. Араксомъ и Астарою.

**) Кромѣ того, отъ Пришиба въ Персію ведетъ наилучшій колесный путь на Диза и Разей.

II. Степень проходимости дороги для войскъ; свойство грунта, полотна; ширина пути; подъемы и спуски; разливы.

7. *Отъ Аджи-Кабула до Пришиба* путь пролегаетъ по естественному грунту. Сѣвернѣе Сальянъ замѣчается а) *су-глинокъ* (необходимъ трехдневный дождь, чтобы сдѣлать дорогу затруднительной для колеснаго сообщенія); между Сальянами и д. Новоголкой—грунтъ б) *глинистый*. Отъ Новоголки до Пришиба и далѣе до д. Николаевки замѣчается значительная в) *примѣсь чернозема*. Далѣе отъ сел. Кизылъ-Агача до самой Астары путь, за малымъ исключеніемъ *), пролегаетъ по наносной г) *песчаной дамбѣ*, образованной морскимъ прибоемъ.

8. *Отъ Пришиба до Кизылъ-Агача* земскими средствами устроено *шоссе* на возвышенномъ (до 2 аршинъ надъ горизонтомъ) полотнѣ.

Далѣе, черезъ Кумбашинскую ст. до паровой мельницы (не доѣзжая 3 вер. до Ленкорани), полотно устроено на вышеупомянутой песчаной дамбѣ,—окопано глубокими канавами, мѣстами обсажено деревьями и усыпано крупнымъ морскимъ пескомъ; такъ что участокъ этотъ вполнѣ обезпеченъ для колеснаго сообщенія при всякой погодѣ. Затѣмъ у самаго г. Ленкорани (отъ паровой мельницы) —послѣдній 3-хъ верстный участокъ пути шоссированъ.

9. *Отъ Ленкорани до Астары* дорога, за малымъ исключеніемъ, слѣдуетъ по самому берегу моря; неразработана и непригодна для колеснаго сообщенія; При сильномъ прибоѣ волнъ заливается, и тогда по ней возможно слѣдовать только верхомъ.

10. *Ширина дороги:*

а) Разработанный участокъ, Пришибъ-Ленкорань, имѣетъ полотно шириною отъ $2^1/_2$ до 3 саженъ.

Наименьшую ширину имѣютъ участки:

б) Вдоль берега оз. Аджи-Кабулъ (на протяженіи 7 вер.—отъ $1^1/_2$ до 2 саж.;

в) Отъ Ленкорани до сел. Шахъ-Агача—отъ $2^1/_2$ до 1 аршина; дорога стѣснена съ одной стороны моремъ, съ другой—изгородью садовъ;

г) Отъ Шахъ-Агача до Астары—отъ 1 до $1^1/_2$ саж.

Затѣмъ д) Грунтовая дорога отъ Зубовской п. ст. до Новоголки *), пролегая по равнинѣ, всюду, исключая переправъ, позволяетъ слѣдовать самымъ широкимъ фронтомъ.

11. Значительныхъ *подъемовъ и спусковъ* не встрѣчается. Можно только упомянуть о короткомъ, но крутомъ подъемѣ, съ крутымъ поворотомъ, при съѣздѣ съ парома, послѣ переправы съ лѣваго на правый берегъ Куры у *Сальянъ*. Высота этого подъема при мелководьи около $2^1/_2$ саж., заложеніе около 5 саж. Положе его раздѣлать нельзя, такъ какъ этому препятствуютъ близко отстоящіе отъ берега дома обывателей.

12. *Разливы.* При весеннемъ разливѣ Куры (Апрѣль и Май), когда переполняются всѣ побочные ея рукава и прибережныя озера выступаютъ изъ береговъ, нижеозначенные участки пути въ Джеватскомъ у. становятся непроѣзжими; на это время для колеснаго сообщенія избираются кружные пути. Къ таковымъ участкамъ относятся:

а) У оз. Аджи-Кабулъ—весною береговая дорога (кратчайшая) затопляется; объѣздъ совершается восточнѣе—выше; и

---

*) 3-хъ верстный участокъ сѣвернѣ г. Ленкорани; см. ниже п. 8.

**) Между Новоголкой и Пришибомъ дорога часто пересѣкается топкими ручьями.

б) При разливахъ *рукава Акуши*, отъ Сальянъ слѣдуютъ правымъ берегомъ его на Гетгеры, Дамахъ и Новоголку.

III. Пересѣкаемые дорогой рѣки, ручьи, канавы и овраги; переправы.

13. *Отъ ст. Зубовской до Періатманской ватаги* мосты черезъ овраги вполнѣ надежны и хорошо содержатся; болѣе 10 шаговъ въ ширину овраги не встрѣчаются.

14. *Между Періатманской ватагой и Сальянами* встрѣчаются ложбины и канавы—арыки, черезъ которыя переѣзды удобно совершаются безъ мостовъ, въ виду чего таковыхъ не имѣется.

15. *Отъ Сальянъ до Новоголки* на дорогѣ также нѣтъ мостовъ черезъ встрѣчающіеся довольно часто арыки (отъ 5—6 на 1 версту).

16. Затѣмъ въ Джеватскомъ у. наиболѣе заслуживаютъ вниманія двѣ переправы:

а) Черезъ *Куру* у м. *Сальянъ*;

и б) Черезъ рукавъ ея *Акушу* у сел. *Ново-Ивановки*. Обѣ переправы устроены на паромахъ (изъ двухъ лодокъ), передвигаемыхъ перевощиками посредствомъ канатовъ, закрѣпленныхъ на обоихъ берегахъ. А) У Сальянской переправы Кура въ осеннее время имѣетъ 40 саж. ширины; паромъ можетъ вмѣстить не болѣе 50 пѣхотинцевъ въ полномъ снаряженіи, или—двѣ повозки съ лошадьми, или одно полевое орудіе, либо зарядный ящикъ съ полевой запряжкой и прислугой. Б) Акушинскій паромъ имѣетъ подъемную силу вдвое меньшую противъ Сальянскаго.

17. *Между Новоголкой и Пришибомъ* черезъ всѣ ручьи перекинуты небольшіе мосты, но они въ сухое время года не чинятся; такъ какъ тогда переѣздъ возможенъ и безъ нихъ; но при дождяхъ и весною послѣдній способъ переправы является невозможнымъ, по причинѣ топкихъ береговъ упомянутыхъ ручьевъ.

18. *На участкѣ Пришибъ—Ленкорань* всѣ какъ большіе, такъ и малые мосты устроены весьма прочно (деревянные) и поддерживаются исправно. Малые мосты имѣютъ ширину около 2 саж. Всѣ большіе мосты *) устроены на сваяхъ и имѣютъ перила; таковые мосты имѣются:

а) у сел. *Пришибъ* черезъ р. Гекъ-Тапу—15 саж.

б) Въ дер. *Николаевкѣ* черезъ Вилляшъ-чай—15 саж.

и в) У Камбашинской ст. черезъ широкій (около 20 саж.) протокъ, соединяющій береговое озеро—болото съ моремъ.

Далѣе черезъ болотистое пространство, находящееся у Ленкорани къ С. на шоссейномъ участкѣ (см. п. 8), у у сел. Марушли, устроена гать съ двумя небольшими мостами (около 5 саж. длины каждый). Общая длина гати 250 шаговъ ширина на верху 3 саж. –Болото это соединяется съ моремъ посредствомъ короткаго протока у паровой мельницы; когда нѣтъ прибоя волнъ, то весьма удобна переправа въ бродъ черезъ означенный протокъ, и въ Ленкорань можно прослѣдовать кратчайшею дорогою берегомъ моря, черезъ русскую слободку и базаръ.

19. Затѣмъ, *на послѣднемъ (южномъ) участкѣ пути*, черезъ устье р. Ленкорань-чай и черезъ остальные ручьи, всюду имѣются удобные (даже для пѣшеходовъ) мелкіе броды; искуственная переправа имѣется только черезъ широкій и глубокій протокъ, соединяющій Колдагинское озеро—морецъ, у таможен-

*) Шириною въ 3 саж.

наго поста; здѣсь имѣется паромъ на канатѣ, поднимающій не болѣе 15 человѣкъ или 5 лошадей съ всадниками.

IV. Придорожные населенные пункты;растительность естественная и культурная.

20. *Въ Джеватскомъ у.*, кромѣ Н.-Ивановки и рыбныхъ ватагъ (гдѣ встрѣчаются русскіе, армяне и грузины), всѣ остальныя селенія обитаются татарами-шіитами. Каждый дымъ, по большей части, не имѣетъ наружной ограды, кромѣ садовъ, которые окружены глинобитной стѣной. Жилые дома и амбары построены изъ саманнаго кирпича. Каждый домъ состоитъ изъ 3—4 комнатъ, расположенныхъ въ одинъ рядъ; двери и окна выходятъ на крытую галлерею. Въ каждой комнатѣ имѣется каминъ, отапливаемый камышемъ;—полъ глинобитный. Каждый дымъ въ состояніи принять для постоя до 20—25 человѣкъ. Спятый съ полей хлѣбъ помѣщается въ большихъ скирдахъ (до 50—60 шаговъ длины и до 3 саж. высоты) по окраинамъ селенія; урожаи до того обильны, что осенью эти скирды издали совершенно заслоняютъ отъ глазъ самое селеніе. Вообще, по внѣшнему впечатлѣнію можно судить о значительномъ благосостояніи жителей Джеватскаго у.

21 Въ промежуткѣ между Джеватскими и Талышинскими селеніями, въ сѣверной, равнинной, части Ленкоранскаго у. разбросаны отдѣльные крупные *поселки русскихъ крестьянъ*—сектантовъ *) (субботники, молокане, и др.). Дворы поселянъ огорожены плетнями, деревянными заборами, валиками съ канавами и пр. Избы деревянныя; полъ отъ $1^1/_2$ до 3 арш. поднятъ надъ горизонтомъ, что до нѣкоторой степени обезпечиваетъ отъ сырости и отъ лихорадочныхъ малярій, послѣднія составляютъ главный бичъ русскихъ поселенцевъ; прироста среди нихъ совсѣмъ нѣтъ; напротивъ, бывали случаи поголовнаго вымиранія цѣлыхъ семей. Примѣромъ такой смертности можетъ служить, такъ называемый, «Бывшій хуторъ субботниковъ» (въ 5 вер. южнѣе Кумбашинской ст.), гдѣ поселилось и вымерло 6 семей. Поселяне, кромѣ хлѣбопашества и скотоводства, занимаются извознымъ промысломъ; фургонщики вывозятъ въ Ардабиль, черезъ Белясуваръ, орѣховый наплывъ.

22. *Въ южной части Ленкоранскаго у.* русскія поселенія встрѣчаются только въ трехъ пунктахъ:

а) Ольховка
б) Ленкоранская слободка } рыбный промыселъ.
в) Вель (хлѣбопашество и винодѣліе).

Главную-же массу населенія составляютъ *Талышинцы-шіиты*, персидскаго происхожденія. Зажиточность ихъ кажется еще болѣе значительною, чѣмъ Джеватцевъ, благодаря естественнымъ богатствамъ, которыми наградила ихъ природа. Кромѣ пшеницы и ячменя, сѣютъ рисъ (чалтыки) разводятъ тутовникъ; сады съ фруктовыми деревьями и виноградники встрѣчаются у каждаго селенія. Дома по большей части каменные; встрѣчаются и двухъ-этажные, причемъ нижній этажъ служитъ для загона скота и сохраненія разныхъ запасовъ.

23. *Придорожная естественная растительность.* Почти на всемъ протяженіи разсматриваемаго пути мѣстность лишена лѣсной растительности.

Надлежитъ упомянуть, что:

а) На берегахъ оз. Аджи-Кабулъ и около Карачалинской ст. растетъ *камышъ;*

*) Единственное православное селеніе—*Михайловское* на правомъ берегу р. Гекъ-Тапы, противъ Пришиба

б) Весьма рѣдкій гребенчуковый *кустарникъ* встрѣчается между Періатманомъ и Сальянами;

в) между Кизылъ-Агачемъ и Кумбашами мѣстность луговая, гдѣ добывается хорошаго качества *сѣно;*

г) Вдоль Кумбашинскаго и Калдагинскаго морцевъ и на сѣверной окраинѣ Ленкорани въ изобиліи растетъ *камышъ.*

д) Кромѣ ближайшихъ окрестностей г. Ленкорани (преимущественно у С. западной окраины), *лѣсъ* въ дикомъ состояніи встрѣчается вблизи дороги только въ южномъ участкѣ: у Шахъ-Агача, у Геля-Керяна и у Астары.

V. Степень проходимости для войскъ мѣстности по сторонамъ дороги. Побочные пути.

24. Въ предѣлахъ Джеватскаго у. и въ сѣв. части Ленкоранскаго у. *до Пришиба* въ сухое время года, мѣстность на значительное разстояніе въ сторону отъ дороги вполнѣ удобна для слѣдованія по ней всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

25. По сторонамъ шоссейнаго участка *Пришибъ-Николаевка* проходимость мѣстности стѣсняется извилистымъ теченіемъ рѣчекъ и ручьевъ съ обрывистыми берегами.

26. *Отъ Кумбашинской до Калдагинской переправы* путь пролегаетъ по узкой тѣснинѣ, ограниченной съ В. Каспійскимъ моремъ, съ З.—прибрежными озерами (морцами), болотами и культурными насажденіями жителей (сады и рисовыя поля); послѣднее обстоятельство имѣетъ мѣсто между Ленкоранью и Шахъ-агачемъ.

27. Что касается *до побочныхъ—проселочныхъ путей* въ равнинной полосѣ Ленкоранскаго у., то изъ нихъ наиболѣе заслуживаютъ вниманія:

а) *Отъ Ленкорани на В. Нюади—Пенсара—Арчеванъ—Астару*—единственно колесный на всемъ протяженіи отъ Ленкорани на Астару;

и б) *Отъ ват. Кумбашинской на Массалу* (мимо Аркевана)—*Яграхъ и затѣмъ на Гекъ-Тапу или въ Пришибъ.*

Обѣ эти дороги, какъ и густая сѣть остальныхъ проселковъ, удобны для колеснаго сообщенія только при сухой погодѣ; мосты встрѣчаются крайне рѣдко; въ дождливое-же время онѣ становятся топкими.

28. *Въ Джеветскомъ у.* весьма важное можетъ имѣть значеніе для обороны дорога отъ Сальянъ, лѣвымъ берегомъ Куры, черезъ Божій Промыслъ, къ сѣв.-восточному Банку, рейдъ котораго удобенъ для выгрузки и посадки на морскія суда, посредствомъ лодокъ.

VI. Оборонительныя свойства пути; позиціи. Значеніе моря.

29. Фланговое направленіе разсматриваемаго пути на значительной части его протяженія достаточно обезпечено со стороны границы существующими-*естественными преградами.*

30. Наиболѣе обезпеченными въ этомъ смыслѣ участками слѣдуетъ признать:

а) *Аджи-Кабулъ-Сальяны* (около 50 вер.)—непроходимыми прибрежными озерами—болотами.

31. Менѣе обезпеченнымъ является центральный участокъ *Сальяны-Кумбашги.* Только въ весеннее время воды Акушинскаго рукава достигаютъ моря; въ остальное время года вода въ Акушѣ застаивается, мѣстами русло ея пересыхаетъ; по этому, когда сообщеніе производится по лѣвому берегу Акуши, послѣдняя не можетъ служить серьезнымъ обезпеченіемъ со стороны фланга дорожному участку а) *Сальяны Н.-Ивановка.*—Затѣмъ открытый участокъ б) *Н.-Ива-*

новка—Пришибъ—Кумбаши имѣетъ то преимущество предъ остальными, что онъ расположенъ въ раіонѣ русскихъ поселеній.

32. *Позиціи*: а) Въ случаѣ наступленія значительныхъ непріятельскихъ силъ и переправы ихъ черъ Куру ниже *Зубовской* ст., нашему отряду, прикрывающему ж. д. ст. Аджи-Кабулъ, представляется довольно удобная позиція у означенной почтовой станціи; фланги обезпечены Курою и Кюровъ-дагскими высотами; длина позиціи около 2 вер., поэтому для успѣшной обороны потребуетъ не менѣе 3 баталіоновъ, 8 орудій и 3 сотенъ козаковъ.

Обходъ Кюровъ-Дага, хотя и возможенъ, но обходящій отрядъ будетъ слѣдовать по безводной мѣстности. Въ случаѣ-же успѣха непріятельскаго обхода, нашъ отрядъ, своевременно отступивъ, можетъ задержаться на тыльной позиціи между оз. Аджи-Кабулъ и высотой Хапыми.

б) Оборона м. *Сальянъ* съ ю. и *Акушинскихъ селеній* съ з. не представляетъ выгодъ по значительной ихъ растянутости вдоль береговъ и по мелководью и малой ширинѣ (не болѣе 10 саж.) Акушинскаго рукава; кромѣ того, нельзя съ полною увѣренностью положиться на сочувствіе жителей.—Для обезпеченія *Сальянской переправы* и уѣздной администраціи выгоднѣе всего прочно утвердиться на полуостровѣ лѣваго берега Куры, на которомъ расположены казармы бывшей Сальянской мѣстной команды; гарнизонъ, силою въ 1 батал., 2 орудія и 1 с. каз., для занятія этого тетъ-де-пона,—можно признать достаточнымъ.

в) *Русскія селенія*. благодаря скученному расположенію дворовъ (Андреевка, Пришибъ съ Михайловскимъ и Николаевка), можно признать удобными для обороны; поэтому они могутъ служить весьма солидными опорными пунктами для дѣйствій противъ непріятельскихъ партизановъ и для задержанія нашими отрядами значительныхъ непріятельскихъ силъ; для упорной обороны каждое изъ означенныхъ селеній должно быть занято не менѣе какъ однимъ баталіономъ. Для усиленія оборонительныхъ средствъ края, желательно обезпечить въ мирное время быстрое формированіе изъ жителей *), способныхъ носить оружіе,—ополченія; кадромъ его могутъ служить Ленкоранская мѣстная команда и запасные нижніе чины изъ мѣстныхъ населенцевъ (въ 1890 г. ихъ значилось 11 т. чел.).

г) Оборонительныя свойства г. *Ленкорани* изложены въ отдѣльной запискѣ.

д) *Кумбашинская и Калдагинская* переправы легко могутъ быть обороняемы каждая одною ротою.

е) При наступленіи непріятеля со стороны Гиляна или Памина, для обороны *Астары* отрядъ можетъ занять лѣвый берегъ устья рѣки того-же имени, имѣя опорнымъ пунктомъ зданіе таможенной заставы, построенной по типу прежнихъ каменныхъ блокгаузовъ. Въ противоположность вышеописаннымъ позиціямъ—Астаринская имѣетъ весьма ограниченный обстрѣлъ (шаговъ 300—150), вслѣдствіе того, что противоположный (персидскій) берегъ покрытъ садами и перелѣсками. Къ преимуществу можно отнести—господство наше надъ моремъ; такъ какъ обороняющійся можетъ быть поддержанъ огнемъ со стороны военной флотиліи.

33. Исключительное господство наше на *Каспійскомъ морѣ*, при обладаніи значительными плавсредствами, во многомъ облегчаютъ намъ трудную задачу обороны Джеватскаго и Ленкоранскаго у.у.; въ предположеніи, что для этой цѣли назначено небольшое количество силъ. При такомъ условіи, избравъ пассивный образъ дѣйствій, намъ выгоднѣе будетъ весь интересъ обороны сосре-

*) Русскихъ сектантовъ.

доточить на главныхъ пунктахъ края (см. § 3). Назначивъ для охраны этихъ пунктовъ небольшіе авангарды, *главный резервъ* можно держать сосредоточенно въ г. Баку; откуда онъ, пользуясь *желѣзнодорожнымъ* (по отношенію Аджи-Кабула) или *морскимъ* (и частью сухопутными, по отношенію Сальянъ и Пришиба) *сообщеніями*,—весьма быстро можетъ поспѣть къ любому изъ угрожаемыхъ пунктовъ; а именно:

а) Къ *Аджи-Кабулу*—черезъ 6—10 часовъ;

б) Къ *Сальянамъ*—черезъ $1^1/_2$—2 сутокъ;

в) Къ *Пришибу*—черезъ $1^1/_2$—2 сутокъ;

г) Къ *Ленкорани*—черезъ $^1/_2$—1 сутки;

д) Къ *Астарѣ*—черезъ 1 сутки.

34. При этомъ соотвѣтственные *пункты высадки* будутъ:

б) *Сѣверо-Восточный Банкъ* у устья р. Куры;

в) *Кумбашинская пристань* у бывшаго хутора субботниковъ;

г) *Ленкоранскій* и

д) *Астаринскій* рейды.

Но нельзя не упомянуть про весьма важные *недостатки* означенныхъ пристаней. А именно:

1) Вслѣдствіе мелководья у береговъ, большія суда для выгрузки должны останавливаться въ значительномъ разстояніи (до 1 морской $^1/_2$ мили); поэтому выгрузка и посадка производится на лодкахъ (большіе баркасы могутъ поднять до 30 человѣкъ, малые не болѣе 10 въ полномъ снаряженіи),—что при волненіи является иногда невозможнымъ.

2) Затѣмъ, *кромѣ Кумбашинской*, остальныя пристани имѣютъ рейды совершенно неприкрытые отъ вѣтровъ.

Такимъ образомъ, только одна Кумбашинская пристань, прикрытая *островомъ Сара*, является вполнѣ надежнымъ пунктомъ для высадки.

Заключеніе. Принявъ во вниманіе общую цѣль рекогносцировки, возложенной на Ленкоранскую группу офицеровъ Генеральнаго Штаба,—*выяснить условія обороны Джеватскаго и Ленкоранскаго уѣздовъ со стороны Персіи*, обсудивъ совокупность вышеизложенныхъ данныхъ по развѣдкѣ магистральнаго фланговаго пути и взявъ въ оцѣнку нынѣшнее состояніе вооруженныхъ Персидскихъ силъ; —является возможность придти къ заключенію, что наилучшее средство для обезпеченія этой нашей отдаленной окраины, въ случаѣ разрыва съ Персіей,— будетъ состоять въ энергичномъ наступленіи, какъ-бы малы не были наши силы, назначенныя для охраненія Бакинской и Елисаветопольской губерній.—Ближайшею цѣлью нашего наступленія можетъ быть поставлено занятіе линіи *Ардабиль-Хіовъ-Агаръ*; этимъ мы достигнемъ слѣдующихъ улучшеній въ нашемъ положеніи:

I. *Сократимъ линію* нашего пограничнаго наблюденія съ 400 на 200 верстъ, т. е.—*вдвое*;

II. *Сблизимъ* наши отдѣльные пограничные *отряды*;

III. *Шахсеванцевъ* и другихъ кочевниковъ *подчинимъ* нашему вліянію и цѣлямъ;

IV. Въ *Савеланскомъ хребтѣ* пріобрѣтемъ выгодную *оборонительную линію*;

V. *Надежнѣе обезпечимъ* наши предѣлы;

VI. Пріобрѣтемъ возможность пользоваться *средствами непріятельскаго края*;

и VII. *Нравственный перевѣсъ* будетъ на нашей сторонѣ.

Если-же, въ виду малыхъ силъ, предоставленныхъ въ наше распоряженіе, для обороны, рѣшимъ остаться въ собственныхъ предѣлахъ; то 1) оберегая всѣ

пограничные доступы, еще болѣе себя ослабимъ; 2) въ противномъ случаѣ вынуждены будемъ уступить непріятелю значительную часть нашей территоріи, населенной родственнымъ и единовѣрнымъ ему народомъ; черезъ это усилимъ противника какъ въ матеріальномъ, такъ и въ нравственномъ отношеніяхъ; 3) наконецъ, имѣя необходимость прикрыть значительное количество важныхъ пунктовъ внутри нашихъ предѣловъ, мы не избѣгнемъ разброски силъ, и не въ состояніи будемъ оказать серьезнаго отпора противнику на рѣшительномъ пунктѣ.

Вообще, ни въ какомъ случаѣ при борьбѣ съ Персіей, въ виду нынѣшняго состоянія ея вооруженныхъ силъ, нельзя рекомендовать пассивный образъ дѣйствій, памятуя, что противъ неорганизованныхъ азіатскихъ полчищъ активный способъ дѣйствій почти всегда, даже при посредственномъ руководствѣ, приносилъ намъ блестящій успѣхъ.

Примѣчаніе. При исполненіи рекогносцировки пособіемъ служили 5-ти верстная (для Джеватскаго у. исключительно) и одноверстная карты, оказавшіяся весьма удовлетворительными; позднѣйшія культурныя измѣненія нанесены карминомъ, равно какъ и число дворовъ въ придорожныхъ селеніяхъ.

Приложенія:

1) 5-ти и одноверстныя карты;

2) Таблица участковъ пути;

3) Стдѣльная рекогносцировка г. Ленкорани;

и 5) Росписаніе придорожныхъ селеній, съ указаніемъ числа подводъ.

1891 г. Января 30 дня гор. Тифлисъ.

Штабъ-офицеръ при управленіи Начальника 24-й мѣстной бригады, Генеральнаго Штаба Подполковникъ *Прасаловъ.*

Таблица главныхъ участковъ пути отъ Аджи-Кабула на Сальяны—Пришибъ—Ленкорань—Астару, съ ссылкою на §§ описанія всего пути, съ подраздѣленіемъ на переходы и съ указаніемъ мѣстъ для ночлеговъ и приваловъ.

ТАБИЦА

главныхъ участковъ пути отъ Аджи-Кабуа Астару, съ подраздѣленіемъ на переходы.

Пункты, ограничивающіе главные участки пути.	Протяженіе въ верстахъ.	Ссылка на §§ и пункты общаго описа въ которыхъ помѣщены свѣдѣнія, кас щіяся участковъ.	Раздѣленіе на переходы. (1)	Число верстъ. (1)	Мѣста, удобныя для большихъ приваловъ.	Удобнѣйшія бивачныя мѣста для ночлеговъ.	Примѣчанія.
Отъ ж. д. ст. *Аджи-Кабуль.* До м. *Сальяны*	50½	3 – а, б; 5, 6—а, б; 7—а; 10—б, д; 12—а; 13, 14, 16—а; 20, 23—а, б; 24, 29, 30—а; 32—а, б; 33, 34—б, 1) и 2).	тъ Аджи-Кабула (3) о п. ст. *Зубовской* *).	14	У южной оконечности Аджи-Кабульскаго озера.	Въ ненастное время можно расположиться въ сел. Арабъ-Шало-Верды (104 дв.); при тѣсномъ размѣщеніи—до 2000 челов. Бивакъ у почтов. станціи.	*) Въ санитарномъ отношеніи бивакъ у Зубовской ст. выгоднѣе, чѣмъ у Карачалинской, гдѣ мѣстность болотистая.
			о м. *Сальянъ*. . .	36½	У Періатманской ватаги.	У казарменныхъ помѣщеній бывшей Сальянской м. команды.	
Отъ м *Сальяны.* До сел. *Пришибинскаю* . . .	64	3—б, г; 5, 6 – в; 7—б, в; 10—д; 11, 1 б; 15, 16, 17, 20, 21, 24, 31, 32—б, в; 33	(2) о сел. *Ново-Ивановки.* (**)	30	У Тезякентской п. станціи.	У переправы черезъ Акушу.	(**) Это селеніе состоитъ изъ трехъ деревень: Михайловки, Кулюбякинки и Карабуджага (всего 185 дв.).
			о сел. *Пришибинскаго.*	34	У сел. Новоголка. (***)	Пришибинское съ Михайловскимъ имѣютъ 368 дворовъ. Бивакъ выше сел. Пришибъ у р. Гекъ-Тапы (IV).	(***) Лѣтомъ въ сел. Андреевкѣ нѣтъ воды, жители привозятъ ее изъ Новоголки.
Отъ сел. *Пришибинскаго.* До г. *Ленкорани*	54	3—в, г; 5, 6 – в; 7—в, г; 8, 10—а; 11, 21, 22—а, б; 23—в, г, д; 25, 26, 27, 29 —б; 32 – б, г, д; 33, 34.	(IV). о *Кумбашинской ват.*	34	У сел. Николаевскаго.	На лѣвомъ берегу Кумбашинскаго протока.	(IV) Всѣ рѣчки восточнѣе Гекъ-Тапы, съ Виляжъ-чаемъ включительно, имѣютъ нездоровую воду, отъ примѣси горячихъ минеральныхъ источниковъ
			о г. *Ленкорани* . .	20	У сел. Ольховка.	У лѣваго берега устья Ленкорань-чая.	
Отъ г. *Ленкорани.* До т. з. *Астары*	32	3—в, д; 5, 6, 7 – г; 9, 10 – в, г; 11, 22—в; 23—г, д; 26, 27—а; 29, 30—б; 32 е; 33, 34.	о м. *Астары* .	32	У сел. Шахъ-Агачъ	У лѣваго берега устья р. Астары.	
Итого . .	200½						

Примѣчанія:

(1) Столь большіе переходы разсчитаны на случай пассивной обороны, когда вится необходимость быстраго сосредоточенія резервовъ къ угрожаемому пункту. Для облегченія слѣдованія пѣхотные отряды могутъ пользоваться обывательскими подводами анцевъ).

(2) При разливѣ Акуши—ночлег. у сел. *Тагла.*

(3) Ночлегъ въ Аджи-Кабулѣ можетъ быть допущенъ только при высадкѣ съ вечеромъ или ночью. При ненастной и холодной погодѣ для размѣщенія людей можно воспользоваться вокзальными зданіями и навѣсами (всего на 500 человѣкъ).

Подполковникъ *Прасаловъ.*

РЕКОГНОСЦИРОВКА

Ленкорани, какъ опорнаго пункта и базы въ случаѣ наступленія.

I. Положеніе. Величина города. Части его.

Уѣздный городъ *Ленкорань*, съ приписанными къ нему предмѣстьемъ *Карачиляръ* и русскою *слободкою*,—расположенъ на плоской возвышенности, составляющей лѣвый берегъ устья Ленкорань-чая и омываемой Каспійскимъ моремъ, уровень котораго только на 4 сажени ниже мѣста, на которомъ построенъ городъ.

Въ длину (по берегу моря) городъ распространяется на $2^1/_2$ вер., а въ ширину (по Ленкорань-чаю) на $1^1/_2$ версты.

Главное ядро города составляетъ ту его часть, которая нѣкогда была укрѣплена нашимъ Военно-Инженернымъ Вѣдомствомъ;

Отъ этого укрѣпленія нынѣ уцѣлѣли:

а) *Сѣверная башня*, обращенная въ маякъ;

б) *Южная башня*, обращенная въ гражданскую тюрьму,

и в) *Полуразрушенный валъ* съ юго-восточной стороны. Противъ Ленкорань-чая. Эспланада (шириною отъ 300 до 600 шаговъ) сохранилась только съ юго-восточной и съ юго-западной стороны; сѣверозападная часть нынѣ вся застроена.

Такимъ образомъ *ядро города* непосредственно соединилось, какъ со *слободкою*, такъ и съ *Карачиляромъ*, населеннымъ исключительно шіитами. Въ главной части города сосредоточены всѣ присутственныя мѣста и казенныя зданія и городской гарнизонъ.

II. Матеріалъ изъ котораго построены дома; средняя величина ихъ. Расположеніе и величина улицъ, площадей и пустырей.

Въ *Карачилярѣ* всѣ *дома* построены изъ камня и кирпича; при каждомъ домѣ сады; дворы обнесены каменною оградой.

На *русской слободкѣ* всѣ дома деревянные.

Въ *главной части города* дома преимущественно построены изъ кирпича; встрѣчаются и деревянные. Всѣ обывательскіе дома, по своему небольшому размѣру, могутъ служить только для военнаго постоя (отъ 1—25 чел. на каждый домъ). Наиболѣе значительныя зданія въ главной части города, какъ казенныя, такъ и частныя, заняты подъ правительственныя и общественныя учрежденія.

Всѣхъ домовъ въ Ленкорани считается около 700; изъ нихъ:

а) Въ главной части . . —200; около 1500 жителей.

б) Въ русской слободкѣ —100; » 500 »

и в) Въ Карачилярѣ . —400; » 2800 »

Всѣ *улицы* (за малымъ исключеніемъ) имѣютъ двоякое направленіе: съ с.-з. на ю.-в. (параллельно морскому берегу) и съ с.-в. на ю.-з. (параллельно Ленкорань-чаю). Ширина улицъ не превосходитъ: 5 саж.—въ Карачилярѣ, 10 саж. въ слободкѣ и 15 сажень въ главной части города; этому также способствуетъ также песчаный грунтъ; по этой причинѣ на слободской улицѣ также не бываетъ грязи. Въ Карачилярѣ, вслѣдствіе глинистаго грунта, во время дождей грязь бываетъ значительная.

Кромѣ вышеупомянутой эспланады, въ городѣ имѣется небольшая площадь у казармъ мѣстной команды, гдѣ помѣщается православная церковь; затѣмъ между главною частью и моремъ имѣется прибрежная полоса (шириною въ 100—200 шаговъ). Площади эти, какъ наиболѣе возвышенныя и сухія, могутъ лучше всего послужить для учрежденія складовъ военныхъ запасовъ, для чего необходимо устроить деревянные навѣсы.—Что-же касается до *пустырей выгоновъ*:

1) Южнѣе города и Карачиляра. на лѣвомъ берегу Ленкорань-чая и

2) между сел. Дыгя, Карачиляромъ и слободкою (на этомъ пустырѣ добывается глина для кирпичей),—то они, затопляясь водой во время дождей, совершенно непригодны для размѣщенія складовъ.

III. Ближайшія окрестности города; оцѣнка ихъ съ оборонительной точки зрѣнія.

Между сѣверною частью русской слободки и выселкомъ Марушли расположено непроходимое *болото*, покрытое камышемъ и никогда не высыхающее. Затѣмъ Карачиляръ, отъ кирпичныхъ заводовъ до Ленкорань-чая, опоясанъ непроходимыми во время орошенія чалтыками. И наконецъ юго-восточную границу города составляетъ открытая долина Ленкорань-чая *) (ширина около $^1/_2$ версты). Съ с.-з. стороны кругозоръ стѣсненъ лѣсомъ, съ ю.-восточной—садами селеній праваго берега Ленкорань-чая.

Обращаясь теперь къ вопросу объ оборонѣ Ленкорани, избраннаго для выгрузки и склада военныхъ запасовъ, нельзя не признать за мѣстоположеніемъ его нѣкоторыхъ существенныхъ недостатковъ:

1) Ограниченность дальняго обстрѣла;

2) Сильно перссѣченная впередилежащая мѣстность, представляющая массу закрытій для атакующаго (арыки, сады, кустарники и т. под.).

3) Значительное протяженіе городской окраины (около $4^1/_2$ вер.), большая часть которой принадлежитъ Карачиляру;

и 4) Близкое сосѣдство окрестныхъ многолюдныхъ селеній, жители которыхъ родственны и единовѣрны съ Персіянами.

Поэтому, если желательно Ленкорань обратить въ базу и въ опорный пунктъ на случай неудачи наступательныхъ дѣйствій; то въ устраненіе вышеозначенныхъ недостатковъ, можно поступить слѣдующимъ образомъ;

а) Выселить Карачилярскихъ обывателей;

а) Обратить ихъ дома подъ склады запасовъ, лазареты и т. п.;

в) Произвести расчистку впередилежащей мѣстности, для образованія эспланады передъ Карачиляромъ.

г) И привести окраину его въ оборонительное положеніе.

При такихъ условіяхъ главная часть города и слободка будутъ вполнѣ обезпечены, а равно и пунктъ выгрузки съ морскихъ судовъ (противъ маяка). Для упорной обороны Карачиляра потребуется не меньше 2 баталіоновъ; артиллерійскія батареи (2—4 ор.) удобно будетъ расположить у южной башни и у западной окраины слободки, для фланкированія южнаго и сѣвернаго фасовъ Карачиляра.

IV. Сравнительная оцѣнка Ленкорани и Астары, какъ складочныхъ и опорныхъ пунктовъ при наступленіи въ Адербейджанъ.

Обращеніе *Ленкорани* въ опорный и складочный пунктъ имѣетъ два главныхъ преимущества;

---

*) Всюду и всегда проходимый въ бродъ, исключая времени весенняго половодья.

1) Прочно утвердившись нъ Ленкорани, мы самымъ надежнымъ образомъ обезпечиваемъ Кумбашинскую пристань, гдѣ выгрузка возможна во всякую погоду, а равно—и сообщеніе съ нею;

и 2) Санитарныя условія Ленкорани, въ смыслѣ меньшей заболѣваемости отъ лихорадки,—лучшія во всемъ Ленкоранскомъ краѣ.—Что же касается до торгово-промышленной дѣятельности населенія, то она развита въ ничтожной степени, и продукты ея къ военнымъ потребностямъ не имѣютъ особаго примѣненія. (Главные предметы вывозной торговли: рисъ, фрукты, овощи, зелень, лѣсъ). Кромѣ того, всѣ остальные береговые пункты Ленкоранскаго у. въ одинаковой степени соперничаютъ по вывозной своей торговлѣ съ Ленкоранью. (Морская перевозка товаровъ производится главнымъ образомъ на парусныхъ судахъ).

Но всѣ вышесказанныя преимущества Ленкорани не могутъ имѣть особаго значенія, если только наши наступательныя дѣйствія будутъ имѣть успѣшное направленіе. При подобномъ условіи казалось бы выгоднѣе учредить опорный пунктъ и избрать базу около *Астары*, а именно у *Гелякерана* (въ 3 вер. сѣвернѣе). Особыя условія данной мѣстности благопріятствуютъ этому выбору:

а) мѣсто подъ склады можно избрать на возвышенной, широкой, песчаной дюнѣ;

б) Обезпечить его весьма легко, устроивъ короткую (1/2 версты, укрѣпленную позицію *); которая съ тыла обезпечена Калдагнинскою переправою, съ праваго фланга Калдагнинскими болотами, а съ лѣваго—моремъ. Совокупность оборонительныхъ фортификаціонныхъ работъ, по сложности и количеству, въ значительной степени уступаетъ тѣмъ, которыя необходимо произвести въ Ленкорани.

в) Условія якорной стоянки судовъ въ этомъ пунктѣ совершенно тѣже, что въ Астарѣ и Ленкорани.

Зашьмъ устройство опорнаго пункта и учрежденіе базы у Гелякерана, въ связи съ успѣшными наступательными дѣйствіями главныхъ силъ:

г) Обезпечитъ безопасность отъ непріятельскаго вторженія всего Ленкоранскаго уѣзда;

д) Кромѣ того стратегическій резервъ, расположенный у Гелякерана, господствуя надъ двумя удобнѣйшими вьючными путями, ведущими въ Гилянъ и Адербейджанъ, дѣйствительнымъ образомъ можетъ обезпечить порядокъ и спокойствіе среди пограничнаго населенія означенныхъ провинцій.

е) И наконецъ, выборъ базы въ этомъ пунктѣ приблизитъ ее почти на 35 вер. къ зонѣ наступательныхъ дѣйствій, въ сравненіи съ тѣмъ, если она будетъ въ Ленкорани.

Ко всему сказанному надо еще присовокупить, что если даже база будетъ учреждена въ Ленкорани, то, при наступательныхъ дѣйствіяхъ въ сторону Ардабиля и Тавриза отъ южной части Ленкоранскаго уѣзда, неминуемо придется обезпечить за собою Астару со стороны Гиляна; поэтому, перенеся базу въ окрестности Астары, достигнемъ экономіи по отношенію разброски силъ въ тылу дѣйствій.

Подполковникъ *Прасаловъ*.

---

*) Съ далекимъ обстрѣломъ (2—3 версты); для упорной обороны достаточно 1 баталіона и 2—4 орудій, съ отрядомъ пограничной стражи.

СПИСОКЪ

Деревнямъ Джеватскаго и Ленкоранскаго уѣздовъ, расположеннымъ не далѣе пяти верстъ отъ почтовой дороги, отъ ст. Аджикабулъ черезъ Сальяны на Ленкорань.

№№ по порядку.	Названіе деревень и входящихъ въ составъ оныхъ отселковъ и отдѣленій.	Число дымовъ.	Число имѣющихся подводъ и какихъ именно.	
	Джеватскаго уѣзда:			
	По лѣвому берегу р. Куры.			
1	Сел. Арабъ-Шахверды (оно-же Абюль-Касумлы).	104	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—4 и воловыхъ (по образцу Русскихъ) повозокъ—15.	
2	— Ширали-беклы съ отселкомъ Керимъ-беклы	52	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—16 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—2.	
3	— Сейданъ	32	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—10.	
4	— Халаджъ	269	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—16 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—5.	
5	— Пиратманъ Генджели	39	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—11 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—10.	
6	— Сулейманъ-кендъ	62	Воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—20.	
	По правому берегу р. Куры на противоположной сторонѣ перечисленныхъ выше деревень.			
7	Сел. Арабъ-Бала-Огланъ, состоящее изъ отдѣленій: а) Кара-Гюля, б) Минбашлы, в) Деллянъ, г) Кара-Агаджъ, д) Дадашъ-беклы, е) Баширъ-беклы ж) Палатъ Тугай и з) Башталы.	320	Воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—116 и туземныхъ одноконныхъ аробъ—3.	
8	— Гашимъ-Ханлы-Полатъ Тугай .	29	Воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—7.	
9	— Гашимъ-Ханлы нижніе, состоящее изъ отдѣленій: а) Абюль-беклы, б) Ханъ-Кечанъ и в) Чачирканъ .	70	Воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—11.	
10	— Генджели	79	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—24.	

11	Мѣстечко Сальяны	1534	
12	Сел. Каракашлы	121	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—80
	По лѣвому берегу р. Акуши внизъ отъ м. Сальянъ.		
13	Сел. Арбатанъ	46	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—13 и воловыхъ) по образцу Русскихъ повозокъ)—2.
14	— Маришлы съ отселкомъ Сейдъ Садыхлы	53	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—55 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—2.
15	— Кувчикендъ	28	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—35 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—4.
16	— Кизилъ Агачъ	10	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—66 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—71.
17	— Тазакендъ, состоящееизъ отдѣленій: Сарванъ и Дашкендъ	105	
18	— Шарсулы, состоящее изъ отселковъ а) Ханъ Мамедли, б) Рамазанлы, в) Башхолъ и г) Каракашлы . .	164	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—62 и воловыхъ (по образцу Русскихъ повозокъ)—34
	По правому берегу р. Акуши.		
19	Сел. Когахъ-кендъ, состоящее изъ отселковъ: а) Геткери, б) Гаджи Наджарлы и в) Арабларъ	136	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—5 (по образцу Русскихъ повозокъ) воловыхъ 132 и конныхъ 52.
20	— Ново-Ивановка, состоящее изъ отдѣленій: Михайловки, Куюбякин- и Карабуджагъ	185	Туземныхъ одноконныхъ аробъ—4 по образцу Русскихъ повозокъ воловыхъ —44 и конныхъ—65.
	Ленкоранскаго уѣзда:		
21	Сел. Ольховка	50	Пароволовыхъ повозокъ —15.
22	— Кизылъ-Агачъ	300	Четырехконныхъ фургоновъ—20.
23	— Николаевка	135	Четырехконныхъ фургоновъ—50.
24	— Пришибъ	180	Четырехконныхъ фургоновъ—80.
25	— Привольное	450	Четырехконныхъ фургоновъ—100.

26	— Астраханка	45	Четырехконныхъ фургоновъ—20.
27	— Новоголка	170	Четырехконныхъ фургоновъ—60.
28	— Андреевка	160	Четырехконныхъ фургоновъ—35.
29	Ленкоранская слобода	—	Четырехконныхъ фургоновъ—10.
30	Сел. Вель	—	Четырехконныхъ фургоновъ—10.
31	— Эддыаймакъ	—	Четырехконныхъ фургоновъ—30.
32	— Сенджили	—	Четырехконныхъ фургоновъ—30.

Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ *Ирасаловъ*.

Изслѣдованіе тыловаго раіона, обнимающаго Телавскій и Сигнахскій уѣзды Тифлисской губерніи съ Закатальскимъ округомъ и Нухинскій уѣздъ Елисаветпольской губерніи.

Топографическій обзоръ.

Изслѣдуемый раіонъ можно ограничить съ сѣвера главнымъ хребтомъ Кавказскихъ горъ отъ горы Борбало до горы Тфанъ, съ запада р. Іорой, съ юга р. р. Іорой и Курой и съ востока линіею, проходящею отъ горы Тфанъ къ станціи желѣзной дороги Евлахъ.

Горы.

Главный хребетъ тянется безъ значительныхъ изгибовъ съ С. З. на Ю. В. на протяженіи 250 верстъ отъ горы Борбало до горы Тфанъ, отдѣляя Тифлисскую губернію съ Закатальскимъ округомъ и Нухинскій уѣздъ отъ Дагестана.

Южный склонъ этихъ горъ имѣетъ очень малое заложеніе, по этому скаты его очень круты и обрывисты и сплошь покрыты густымъ лѣсомъ. Сѣверные же склоны отложе южныхъ, но скалисты и совершенно обнажены отъ лѣсной ростительности, хотя за то покрыты хорошими пастбищами. Гребень хребта безлѣсенъ и тянется, почти ровною линіею, на которой возвышаются отдѣльныя вершины. Подошва южнаго склона обнаруживается опушкой лѣса, гдѣ во многихъ мѣстахъ, вслѣдствіе малаго паденія встрѣчаются болотистыя пространства.

Не смотря на значительную высоту гребня, снѣгъ сохраняется въ теченіи цѣлаго года только въ котловинахъ и ложбинахъ и рѣдко на вершинахъ, которыя не удерживаютъ его на себѣ по своей острокопечности и скалистости реберъ. Большая часть хребта освобождается отъ снѣга въ серединѣ Іюня, а въ началѣ Сентября верхнія части горъ, почти по всему протяженію, снова покрываются снѣгомъ и съ этого времени на перевалахъ свирѣпствуютъ мятели и вьюги.

Хребетъ на всемъ разсматриваемомъ протяженіи представляетъ мало удобствъ для проложенія дорогъ. Это доказывается также и тѣмъ, что не смотря на то, что во все время Кавказскихъ войнъ со стороны Лезгинской линіи и посылались въ Дагестанъ значительные отряды, не было устроено удобныхъ дорогъ. Передвиженіе производилось по тропамъ, которыя постоянно разработывали и которыя, вслѣдствіе дождей и таянія снѣга, размывались и приходили въ прежнее состояніе. Бальшая часть дорогъ и тропинокъ проходитъ въ ущельяхъ, хотя нѣкоторыя и проложены вдоль гребней отроговъ. Каждая изъ нихъ имѣетъ свои выгоды и недостатки. Всѣ дороги проходятъ въ густомъ лѣсу, покрывающемъ отроги главнаго хребта съ южной стороны до предѣловъ растительности, далѣе простираются покосные луга, за которыми тянутся пастбища, а затѣмъ слѣдуютъ голые скалы и гребни, мѣстами покрытые снѣгомъ.

Проходы.

Болѣе замѣчательные горные проходы, ведущіе черезъ хребетъ въ Дагестанъ слѣдующіе: Кодорскій, Пиникосъ-цихе, Вантліашетскій, Химрикскій, Маалъ-росса Гудуръ-дагъ, Динди-дагъ и Салаватъ.

Подробное описаніе перевалокъ изложено въ рекогносцировкахъ Полковника Іевреинова и Штабсъ-Капитана Валуева.

Изъ этихъ рекогносцировокъ можно придти къ заключенію, что наиболѣе доступные перевалы Салаватскій, Вантліашетскій, затѣмъ Кодорскій и Динди-дагскій; изъ нихъ первый проходимъ и зимою, а весною, лѣтомъ и осенью лучше всѣхъ послѣдній.

Кодорскій перевалъ (9186 фут.), какъ разработанный, можетъ быть исправленъ.

Вантліашетскій (5015 фут.) при разчисткѣ корней деревьевъ можно приспособить для колеснаго движенія

Ипникосъ-цихе (8132 фут.) и Химрикскій (8778 фут) затруднительны для движенія, по этому проходимы только для небольшихъ отрядовъ, первый неудобенъ для разработки, а второй, вслѣдствіе своей значительной высоты надъ уровнемъ моря.

Диди-дагъ (10136 фут.) и Соловатъ (9283 фут.) удобны для движенія и легко могутъ быть приспособлены для колеснаго обоза.

Маалъ-росса и Гудуръ-дагъ (10118 фут.) годны для движенія небольшихъ частей и только съ вьюками.

Точно опредѣлить время, доступное для перехода черезъ горы, трудно, но можно вообще положить, что перевалы проходимы съ Іюня до половины Сентября, кромѣ Салаватскаго, черезъ который движеніе производится цѣлый годъ, хотя на немъ бываютъ частыя мятели и Диндидагскій, гдѣ сообщеніе прекращается только въ Декабрѣ, Январѣ, Февралѣ и въ первой половинѣ Марта.

Продолжительность періода, доступнаго для перехода черезъ горы, зависитъ отъ состоянія погоды.

По собраннымъ свѣдѣніямъ, по гребню горъ проходитъ дорога отъ Маалъ-росса, черезъ Кодорскую башню къ западу въ Тушетію; мѣстами дорога эта разработана.

Отъ горы Борбало къ югу отдѣляются два отрога: одинъ пролегаетъ между р. р. Ишавской и Бѣлой-Арагвой, Курой и Іорой и другой между р. р. Іорой и Алазанью.

Первый отрогъ находится внѣ изслѣдуемаго раіона. Второй отрогъ пролегаетъ между Іорой и Алазанью и направляется до Тіонетской дороги въ югозападномъ направленіи, а затѣмъ въ юговосточномъ. До дороги изъ Тифлиса въ Сигнахъ горы имѣютъ видъ хребта съ крутыми скатами, покрытыми лѣсомъ, по которымъ стекаютъ многочисленные притоки Іоры и Алазани. За этой дорогой хребетъ обращается въ волнистую степь, извѣстную подъ именемъ Ширакской.

У Тіонетской дороги хребетъ поворачиваетъ на юговостокъ и огибаетъ Алазанскую долину. Здѣсь по обоимъ берегамъ расположено множество селеній, соединенныхъ полосой виноградниковъ. Около горы Гомборы проходитъ шоссе изъ Тифлиса въ Телавъ. Западный скатъ отъ горы Цива начинаетъ отступать отъ р. Іоры, оставляя равнинную полосу, покрытую мелкимъ лѣсомъ, мѣстами болотистую. Здѣсь проходитъ дорога въ Сигнахъ. Между г. Цива и Сигнахомъ хребетъ понижается, суживается и дѣлается болѣе доступнымъ. Сѣверо-восточные скаты покрыты лѣсомъ и кустарникомъ и очень густо населены; здѣсь много селеній и отдѣльныхъ хуторовъ. Югозападный скатъ болѣе лѣсистый и менѣе населенъ, онъ перерѣзанъ многими оврагами и промоинами.

За Сигнахомъ хребетъ совершенно измѣняется, онъ принимаетъ видъ небольшихъ плоскихъ холмовъ, которые мѣстами вспаханы, а мѣстами покрыты кустарникомъ и пастбищами, во многихъ мѣстахъ перерѣзаны глубокими и обрывистыми оврагами. По мѣрѣ удаленія къ югу, холмы постепенно обнажаются отъ лѣса, дѣлаются каменистѣе и у Царскихъ колодцевъ переходятъ въ безплодные утесы. Изъ нихъ замѣчательны двѣ отвѣсныя скалы, разъединенныя узкою щелью. На ближайшей къ дорогѣ скалѣ находятся развалины замка Тамары, а другая увѣнчана башнями; по преданію обѣ скалы были соединены висячимъ

мостомъ. Подошва Сѣверо-восточнаго ската отрога упирается въ болотистую и пустынную часть Алазанской равнины, а западная—въ холмистую равнину, простирающуюся до Іоры и изрѣзанную въ разныхъ направленіяхъ грядами глинистыхъ холмовъ, между которыми разстилаются пустынныя, безводныя пространства, пересѣченныя дождевыми промоинами. У Никоры-Цихе горы раздѣляются на два не высокихъ хребта, которые образуютъ между собою возвышенную плоскость, совершенно ровную, покрытую луговою растительностью и называемую Ширакскою степью. Степь эта по окраинамъ окружена отдѣльными вершинами, наружные скаты которыхъ круты, а внутреніе незамѣтно сливаются съ плоскостью. Степь со стороны Алазани ограничена крутымъ лѣсистымъ спускомъ, мѣстами упирающимися въ рѣку. Съ Запада степь оканчивается широкимъ обнаженнымъ склономъ, падающимъ террасами, которыя состоятъ изъ обширныхъ равнинъ, безплодныхъ и сухихъ, самая большая изъ нихъ Эльдаръ.

Оба ската степи пересѣкаются у г Зильчи и образуютъ горы Кантанъ, которыя пересѣкаютъ рѣку Алазань и продолжаются по другую ея сторону, въ видѣ нѣсколькихъ холмистыхъ понижающихся къ югу цѣпей и образующихъ продольныя долины Язы и Сарыджа и степь Аджинауръ, которая далеко продолжается за шоссейную дорогу Цуха-Евлахъ. На южномъ скатѣ Ширакской степи растетъ мелкій кустарникъ. Зимой и ранней весной вся степь покрывается зеленью и оживляется кочевьями Тушинъ, Пшавовъ, татаръ и друг. Съ Апрѣля трава начинаетъ сохнуть и стада удаляются въ горы; въ Маѣ появляется множество ядовитыхъ насѣкомыхъ и степь совершенно выгораетъ и дѣлается пустынной и безжизненной.

Долины Язы и Сарыджа и степь Аджинаурь имѣютъ большое сходство съ Ширакскою степью, но перерѣзаны глинистыми холмами, размытыми по разнымъ направленіямъ дождевыми потоками.

Отъ главнаго хребта у горы Дыдо-Гверди отдѣляется небольшой отрогъ который называется Накеральскими горами; онъ тянется между р. Алазанью и ея притокомъ Стори и у горы Акандага, раздѣлившись на двѣ вѣтви, замыкаетъ Алазанскую долину съ сѣвера. Накеральскій хребетъ совершенно необитаемъ; въ сѣверной части онъ достигаетъ большой высоты и во многихъ мѣстахъ состоитъ изъ голыхъ скалъ, затѣмъ, по мѣрѣ удаленія къ югу, покрывается лугами, которые смѣняются густымъ лѣсомъ. Западный скатъ отрога образуетъ лѣвую сторону Панкисскаго ущелья, а восточный правую сторону Накеральскаго ущелья; по послѣднему проходитъ наиболѣе посѣщаемая тропа въ Тушетію. Южная оконечность хребта раздѣляется на двѣ вѣтви, восточная оканчивается у с. Ялискури, а своими холмами упирается въ р. Алазань сѣвернѣе Алванскаго поля.

Равнина. Алазанская равнина, или Кахетія, разстилается узкой, но длинной полосой въ юговосточномъ направленіи и орошается, р. Алазанью, которая на всемъ протяженіи до д. Алмало продольно раздѣляетъ ее на двѣ равныя части.

Съ сѣвера равнина ограничена отлогими и длинными отрогами Накеральскихъ горъ, оканчивающихся не высокими Алванскими холмами; съ сѣверовостока равнина окаймляется чрезвычайно крутыми лѣсистыми и совершенно пустынными контрфорсами главнаго хребта. Съ запада и юго-запада равнина ограничена длиннымъ и большею частью лѣсистымъ отрогомъ, извѣстнымъ сперва подъ именемъ Гамборскаго хребта, а южнѣе горъ Цива. За Царскими колодцами этотъ хребетъ переходитъ въ плоскую возвышенность Шираки, крутой скатъ которой окаймляетъ узкую равнинную полосу вдоль праваго берега Алазани.

Въ длину долина простирается около 150 верстъ, считая отъ сел. Ахметы до устья р. Айри-чай; ширина въ разныхъ мѣстахъ различна отъ 17 до 36 вер.

Поверхность равнины представляетъ совершенно гладкій и едва замѣтный скатъ къ рѣкѣ; нигдѣ не пересѣкается отрогами горъ, но перерѣзана безчисленнымъ числомъ ручьевъ и рѣчекъ При таяніи снѣговъ, или во время дождей онѣ получаютъ характеръ бурныхъ потоковъ и низвергаются въ глубинѣ ущелей съ чрезвычайной быстротой. При выходѣ на равнину потоки безпрестанно мѣняютъ свое ложе, вслѣдствіе чего каждая рѣчка стрѣмится по обширному каменистому руслу, изрытому ея теченіемъ и совершенно лишенному растительности.

Лѣвая сторона равнины, примыкая къ главному хребту, гораздо болѣе орошена и несравненно болѣе лѣсиста чѣмъ правая, но за то послѣдняя гуще населена и лучше обработана.

Правая сторона равнины до д. Мукузаны населена весьма густо, покрыта на югозападной окраинѣ виноградниками и фруктовыми садами, затѣмъ далѣе идутъ воздѣланныя поля, а чѣмъ ближе къ рѣкѣ, тѣмъ чаще попадаются пастбища съ мелкимъ лѣсомъ. Крупный лѣсъ встрѣчается только у монастыря Алаверды и у д. д. Кистаури и Хадашень.

Въ разныхъ мѣстахъ равнина пересѣкается множествомъ ручьевъ, протекающихъ по каменистому руслу, нѣкоторые изъ нихъ лѣтомъ пересыхаютъ и только во время дождей и таянія снѣговъ наполняются стремительными потоками, берущими начало въ Гамборскихъ горахъ.

На пространствѣ отъ д. Мукузани до с. Гурджаны вся равнина покрыта превосходнымъ лѣсомъ, усѣяннымъ полянами и орошена рѣчками, текущими въ глубокихъ и обрывистыхъ руслахъ.

Отъ с. Гурджаны до ур. Царскіе колодцы равнина расширяется, лѣсъ появляется только по нагорной окраинѣ и по берегу р. Алазани.

Вокругъ селеній расположены виноградные и фруктовые сады, а за ними ближе къ рѣкѣ идутъ воздѣланныя поля, которыя смѣняются лугами, выгорающими лѣтомъ и служащими зимними пастбищами.

По мѣрѣ удаленія на юговостокъ ручьи встрѣчаются все рѣже и мѣстность получаетъ характеръ безводной и пустынной степи, усѣянной невысокими курганами и небольшими углубленіями, которыя наполняются водою весною и, по неимѣнію стока, вода остается все лѣто, образуя болота, покрытыя осокой. Ручьи, вытекающіе изъ гор. Цива, маловодны и протекаютъ въ мелкихъ руслахъ, а ущелья покрыты лѣсомъ.

Отъ Царскихъ колодцевъ равнина стѣсняется скатами Ширакской плоской возвышенности, окаймляющей своей подошвой узкую и почти совершенно безплодную лѣтомъ долину Квакрели, которая тянется до сліянія р. Айри-чай съ Алазанью. За сліяніемъ этихъ рѣкъ долина переходитъ въ совершенно безплодную и безводную степь Агъ-Язы, ограниченную съ юга глинистымъ отрогомъ Караулъ-дагъ.

Лѣвая половина Алазанской равнины въ началѣ до д. Гавази имѣетъ много общаго съ противолежащей правой стороной, но окаймляющія ее горы, рѣчки и ущелья отличаются большими размѣрами. Большая часть пространства покрыта густымъ лѣсомъ. Около селеній простираются виноградники и засѣянныя поля. Изъ неровностей обращаютъ вниманіе: Алаванскіе холмы, между с. Панкисъ и д. Пламшвели и невысокій отрогъ главнаго хребта Арахлисъ-Гори между с.с.

Артаны и Сабди, который покрытъ густымъ лѣсомъ. За с. Гавази до с. Бѣлоканы мѣстность покрыта густымъ лѣсомъ, въ которомъ попадаются мѣстами воздѣланные поля и покосы; рѣчки обильно орошаютъ эту мѣстность, а во время половодья заливаютъ ее на большое пространство, особенно вдоль берега Алазани.

Населеніе группируется преимущественно въ ур Лагодехи и п. Михайловкѣ.

Отъ Бѣлоканы до Беладжикъ мѣстность дѣлается разнообразнѣе, попадается болѣе воздѣланныхъ полей и много селеній. Необитаемыя мѣста покрыты лѣсомъ. Этотъ участокъ пересѣкается безчисленнымъ множествомъ ручьевъ и рѣчекъ, текущихъ въ каменныхъ, широкихъ руслахъ. Рѣчки въ среднемъ своемъ теченіи раздѣляются на множество рукавовъ, а вмѣстѣ съ оросительными каналами представляютъ во время прибыли воды непреодолимую преграду.

Отъ д. Беладжикъ до д. Джафаръ-Абатъ мѣстность дѣлается болѣе открытою, перерѣзанною только по скатамъ главнаго хребта и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ по берегу Алазани. Ручьевъ и рѣчекъ протекаетъ очень много. Селенія окружены садами и воздѣланными полями.

За с. Джафаръ-Абатъ начинается Аджинаурская степь, перерѣзанная глинистыми холмами, размытыми по разнымъ направленіямъ дождевыми потоками.

Рѣки. На разсматриваемомъ участкѣ протекаютъ: р. Алазань съ притоками и по южной границѣ Іора и Кура.

Рѣка Алазань береть начало въ Тіонетскомъ уѣздѣ Тифлисской губерніи въ ледникахъ г. Борбало и, протекая по уѣздамъ Телавскому и Сигнахскому и по Закавказскому округу, впадаетъ въ р. Куру въ Елисаветпольскомъ уѣздѣ, въ мѣстности, извѣстной подъ именемъ Самухъ. Общее протяженіе рѣки около 300 верстъ.

Отъ истоковъ до д. Ахметы рѣка течетъ въ южномъ направленіи, затѣмъ отъ этой деревни до д. Алмало Закатальскаго округа—въ юговосточномъ; отъ д. Алмало Алазань поворачиваетъ на югъ и впадаетъ въ р. Куру.

Подробное описаніе рѣки Алазани изложено въ рекогносцировкѣ Подполковника Князя Туманова.

Въ Алазань съ обѣихъ сторонъ впадаетъ большое множество ручьевъ и рѣчекъ, стекающихъ съ главнаго и Гамборскаго хребтовъ и съ г. Цива. При таяніи снѣговъ, или во время дождей, они получаютъ характеръ бурныхъ потоковъ и низвергаются въ глубинѣ ущелій съ чрезвычайной быстротой. При выходѣ на равнину потоки безпрестанно мѣняютъ свое ложе, вслѣдствіе чего каждая рѣчка стремится по обширному каменистому руслу, изрытому ея теченіемъ и совершенно лишенному растительности.

Климатъ. Обиліе влаги, низменное положеніе равнины и близость снѣговыхъ горъ порождаютъ въ долинѣ Алазани рѣзкія перемѣны температуры, отъ которыхъ происходятъ простудныя болѣзни въ различныхъ формахъ, особенно у пришлыхъ людей. Кромѣ того большія поля чалтыка и табаку, наводняемыя въ продолженіи всего лѣта, развиваютъ постоянныя міазмы, которыя порождаютъ сильныя лихорадки.

Но климатъ не во всей долинѣ такъ злокачественъ, правая сторона, будучи менѣе лѣсиста и менѣе орошена, чѣмъ лѣвая и болѣе поката къ Алазани, гораздо здоровѣе особенно нагорная полоса, гдѣ сосредоточена главная масса населенія.

Населеніе. Населеніе въ долинѣ Алазани распредѣлено весьма неравномѣрно; вся западная часть правой стороны населена весьма густо. Деревни расположены одна возлѣ другой и соединены между собою виноградниками и фруктовыми садами. Юговосточная же часть совершенно пустынна. На лѣвой сторонѣ населеніе сосредоточено въ сѣверо-западной и юго-восточной частяхъ; середина вовсе незаселена.

Главную массу населенія составляютъ грузины, между которыми живетъ немного армянъ. Грузины населяютъ собственно Кахетію.

Въ Закатальскомъ округѣ и въ Нухинскомъ уѣздѣ населеніе преимущественно мусульманское и состоитъ изъ ичилоевцевъ, лезгинъ и мугаловъ.

Закатальскій округъ самый населенный въ Алазанской равнинѣ; селенія расположены по всей плоскости. Въ Кахетіи же деревни группируются преимущественно вдоль подошвы горъ.

Населеніе Нухинскаго уѣзда распредѣлено равномѣрно на пространствѣ отъ подошвы хребта до р. Айри-чай; по лѣвую сторону р. Айри-чай селенія расположены только вдоль шоссе Нуха—Евлахъ.

Жилища. Жилища въ Кахетіи строятся изъ досокъ, или плетневые (турлучные) и обмазанные глиной. Грузины живутъ большими селеніями, но каждый дворъ стоитъ отдѣльно отъ другихъ и окруженъ садами и виноградникомъ.

Въ Закатальскомъ округѣ и въ Нухинскомъ уѣздѣ жилища построены съ большею тщательностью и много двухъ-этажныхъ и каменныхъ. Мусульманскіе дома и деревни окружены каменными стѣнами.

Дороги. На разсматриваемомъ участкѣ существуетъ много арбныхъ дорогъ, пересѣкающихся по разнымъ направленіямъ. Разсматривая главныя дороги можно замѣтить, что онѣ пролегаютъ: одинѣ вдоль Алазанской долины съ сѣверо-запада на юго-востокъ и другія поперечныя, соединяющія продольныя. Продольныя дороги: 1) отъ Ахметы, черезъ д. Напареуле, д. Енисели, с. Кварели, с. Сацхенисе, ш. кв. Лагодехи, г. Закаталы, д. Гюлюкъ, д. Кахъ, д. Н. Гейнукъ и г. Нуха. Дорога *) эта проходитъ вдоль подошвы главнаго хребта по мѣстности почти вездѣ заросшей лѣсомъ. Она не имѣетъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ. Во время дождей или въ періодъ весенняго половодья множество рѣчекъ, пересѣкающихъ дорогу, затрудняютъ сообщеніе по ней. Отъ д. Енисели до г. Нухи она вездѣ шоссерована, кромѣ участка отъ р. Арешн, находящейся между с. В. Гавози и Каратубанскимъ постомъ до Михайловскаго посада. Около Каратубанскаго поста дорога раздѣляется на двѣ: одна, въ видѣ тропы, переходитъ черезъ отрогъ Угельтехелскаго хребта, а другая, проселочная колесная, обходитъ съ южной стороны вдоль подошвы хребта. У посада Михайловскаго дорога соединяется съ шоссе.

Эту дорогу по свойствамъ своимъ можно раздѣлить на два участка: первый отъ г. Телава до Михайловскаго посада, около 75 верстъ и второй отъ Михайловскаго посада до г. Нухи—250 верстъ.

Первый участокъ не на всемъ протяженіи отличается одинаковыми свойствами, онъ можетъ быть раздѣленъ опять на двѣ части, рѣзко отличающіяся одна отъ другой: а) отъ Телава до границы Телавскаго и Сигнахскаго уѣздовъ; между рѣчками Апени и Арешн она представляетъ хорошее шоссе, исправно содержимое земствомъ; и б) отъ вышеупомянутой границы до Михайловскаго посада—плохая проселочная дорога, проходящая по мѣстности лѣсистой и отчасти болотистой; движеніе артиллеріи и тяжестей затруднительно, особенно во время дождей.

Второй участокъ—исправно содержимое шоссе и по этому годенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ съ ихъ тяжестями. Только во время таянія снѣговъ и дождей въ горахъ рѣчки и ручьи быстро переполняются водою и сообщеніе

*) См. рекогносцировку Полковника Морозова.

на нѣкоторое время черезъ нихъ прекращается, такъ какъ черезъ рѣчки по большей части мостовъ не имѣется; только у Закаталы построенъ деревянный мостъ.

2) Дорога *) пролегающая по правому берегу р. Алазани отъ с. Ахметы черезъ Телавъ, Кара-агачъ, д. Торпахъ-Кале въ Нуху. У д. Торпахъ-Кале дорога переходитъ на лѣвый берегъ Алазани и идетъ вдоль р. Айри-чай. Мостъ черезъ р. Алазань у д. Торпахъ-Кале деревянный.

На участкѣ отъ д. Ахметы до ст. Цнури она шоссерована. Дорога пересѣкается многими ручьями и рѣчками, протекающими въ неглубокихъ, но иногда крутыхъ оврагахъ; устроенные отлогіе спуски не затруднительны для движенія.

Эти дороги соединяются между собою многими поперечными путями, между которыми лучшіе, имѣющіе обезпеченныя переправы на Алазани, слѣдующіе:

1) Отъ Телава въ д. Енисели—шоссе съ постояннымъ деревяннымъ мостомъ.

2) Отъ д. Велисъ-Цихе (у Мукузанской почтовой станціи въ Кварели черезъ Хачміанскій бродъ,

3) Шоссе отъ ст. Цнури для соединенія Сигнаха съ Закаталами съ желѣзнымъ мостомъ черезъ р. Алазань, называемымъ Чіаурскимъ.

4) Между Царскими-колодцами и Лагодехами. Переправа черезъ Алазань производится на большомъ паромѣ. Отъ этой дороги отдѣляется дорога на д. Бѣлоканы черезъ быв. Урдобскую переправу, гдѣ устроенъ паромъ, подобный Лагодехскому.

5) Между Закаталами и дорогой по правому берегу р. Алазани мѣстами шоссерована. Черезъ рѣку устроенъ южнѣе дер. Мугангло деревянный мостъ на сваяхъ.

6) Отъ д. Торпахъ-кале на д. Кахъ.

Всѣ эти дороги, кромѣ шоссе, проселочныя, содержатся не вполнѣ исправно, имѣющіеся черезъ нѣкоторые ручьи и канавы мосты неудовлетворительны, по этому при движеніи тяжестей придется пользоваться бродами.

Отъ вышеуказанныхъ дорогъ идутъ на юго-западъ шоссе на Тифлисъ отъ Телава и Сигнаха и на западъ изъ Телава черезъ Тіонеты на Военно-грузинскую дорогу (ст. Анануръ).

Военное значеніе.

Отъ г. Нухи отходитъ шоссе на югъ къ ст. желѣзной дороги Евлахъ.

Кромѣ того проходитъ шоссе отъ Нукріанской ст. на Царскіе-колодцы и далѣе проселочная на Кара-агачъ.

Алазанская равнина, примыкая къ Дагестану, подвергалась во всѣ времена, до окончательнаго его покоренія, а также и во время послѣдняго возстанія 1877 года постояннымъ набѣгамъ его обитателей, поэтому нами у выходовъ изъ ущелій главнаго хребта и при спускахъ съ переваловъ были построены укрѣпленія, изъ нихъ болѣе обширныя: Закаталы и Нуха; затѣмъ много еще другихъ, которыя въ настоящее время разрушились. Занятія этихъ пунктовъ затрудняло вторженіе горцевъ въ долину.

Скатъ главнаго хребта, обращенный къ югу и имѣющій заложеніе отъ 15 до 20 верстъ безлюденъ и сплошь покрытъ густымъ лѣсомъ. Подошва ската вездѣ обозначается окраиною лѣса, почти повсюду болотистою. Вдоль окраины тянется полоса сухой и плодородной земли шириною отъ полуверсты до 5 верстъ.

Важнѣйшую характеристическую черту равнины въ военномъ отношеніи составляетъ р. Алазань, протекающая въ разстояніи 5—25 верстъ отъ подошвы

*) Рекогносцировка Капитана Такай-Швили.

хребта. Разсматривая эту рѣку какъ препятствіе переходу партій лезгинъ на южную сторону рѣки, можно придти къ заключенію, что серьезнымъ препятствіемъ въ этомъ отношеніи она является только весною въ періодъ таянія снѣговъ, когда разливы значительно увеличиваютъ ея ширину и уничтожаютъ почти всѣ броды. Зимою, когда эта рѣка обращается въ ручей, роль ея, какъ препятствіе, передается горнымъ перевалamъ, заваленнымъ въ это время снѣгомъ.

Отъ г. Борбало до д. Ахметы Алазань течетъ по мѣстности большую часть года неудобо-проходимой; кромѣ того послѣ каждаго дождя она дѣлается на этомъ участкѣ, вслѣдствіе неимовѣрной быстроты теченія, серьезнымъ препятствіемъ. Наконецъ р. Илто (правый притокъ Алазани) своимъ быстрымъ теченіемъ послѣ каждаго дождя раздѣляетъ правую сторону долины на двѣ половины.

Все сказанное въ связи съ отдаленностью этого участка отъ богатѣйшихъ мѣстъ Кахетіи должно привести къ заключенію, что мѣстность выше деревни Ахметы не будетъ служить ареной для дѣйствія возставшихъ лезгинъ.

На протяженіи отъ д. Алмало Закатальскаго округа до впаденія р. Алазани въ Куру нельзя предполагать какихъ либо военныхъ дѣйствій, вслѣдствіе значительнаго удаленія отъ Дагестана.

Такимъ образомъ самымъ интереснымъ является участокъ р. Алазани отъ д. Ахметы до д. Алмало и на послѣднемъ мѣста, лежащія на дорогахъ къ перевалamъ.

Броды на рѣкѣ получаютъ свое значеніе поздпею весною, осенью и въ дождливые дни лѣта; лѣтомъ же и зимою на участкѣ отъ д. Ахметы до д. Алмало Алазань можно перейти вездѣ (ниже Бакурцихской переправы переходы будутъ подвержены нѣкоторой опасности). Раннею весною въ періодъ таянія снѣговъ всѣ броды исчезаютъ и тогда нападенію лезгинъ будетъ подвержена только мѣстность по лѣвую сторону рѣки.

Невыгодныя для насъ топографическія условія весьма выгодны для горцевъ, которые, пользуясь лѣсистостью ската, могутъ пройти все пространство съ перевaловъ вполнѣ незамѣтно и внезапно напасть въ долинѣ на селенія; въ случаѣ неудачи лезгины всегда найдутъ защиту въ лѣсахъ и болотахъ ската.

Если же горцы достигнутъ плоскости и прорвутъ нашу линію, то пріобрѣтаютъ всѣ выгоды для дальнѣйшаго наступленія, ибо р. Алазань, какъ видно изъ сказаннаго выше, не представляетъ выгодъ для обороны. Кромѣ того наступленію лезгинъ также способствуетъ и то, что жители къ востоку отъ Бѣлоканы исповѣдуютъ магометанство, поэтому горцы, спустившись съ горъ на пространствѣ с. Бѣлоканы—Нуха не встрѣтятъ здѣсь сопротивленія отъ жителей, которые напротивъ еще окажутъ имъ съ своей стороны помощь.

Такимъ образомъ оборона разсматриваемаго раіона противъ мусульманскаго населенія, наступающаго изъ Дагестана заключается въ узкой полосѣ между подошвою ската главнаго хребта и р. р. Алазань и Айри-чай.

Къ неудобствамъ обороны слѣдуетъ отнести также и то, что послѣ каждаго дождя ручьи и рѣчки разливаются и дѣлаются непроходимыми, вслѣдствіе чего сообщеніе между отрядами, расположенными въ разныхъ пунктахъ на линіи, прекращается и они могутъ быть разбиты каждый отдѣльно, не будучи въ состояніи подать другъ другу помощь. Поэтому отряды, высланные для обороны равнины, придется дѣлать болѣе самостоятельными.

Самое опасное для насъ положеніе продолжается 4—5 мѣсяцевъ въ году,

когда горы обнажаются отъ снѣга, допуская движеніе черезъ перевалы большихъ партій; въ остальное же время года черезъ горы могутъ перейти только небольшія разбойничьи шайки.

Опредѣленіе мѣръ и средствъ, необходимыхъ для обезпеченія спокойствія въ разсматриваемомъ районѣ и оборо-на его отъ могущаго возстать мусульманскаго населенія (главнымъ образомъ со стороны Дагестана).

По разсмотрѣніи свойствъ главнаго хребта и Алазанской равнины, можно придти къ заключенію, что лезгинамъ для перехода черезъ горы представляетъ болѣе выгодъ пространство между Закаталами и Нухой чѣмъ къ западу отъ перваго города, такъ какъ здѣсь перевалы болѣе удобны для движенія значительныхъ отрядовъ, особенно Салаватскій и Динди-дагъ; кромѣ того горцы, спустившись въ долину на этомъ пространствѣ, встрѣчаютъ родственное имъ населеніе, исповѣдующее магометанство. Это подтверждается также историческими примѣрами. Во время дѣйствій на лезгинской линіи, по большей части, горцы спускались съ горъ въ этихъ мѣстахъ. Къ западу же отъ Закаталъ набѣги дѣлались гораздо рѣже.

Кромѣ того лезгины, перейдя горы между д. Бѣлоканы и г. Нуха, входятъ въ страну густонаселенную, гдѣ могутъ всегда получить достаточное количество продуктовъ для своего продовольствія, а затѣмъ устроившись здѣсь, будутъ наступать въ Кахетію, прикрываясь съ лѣвой стороны р. р. Алазанью и Айри-чай, а съ правой—горнымъ хребтомъ.

Въ виду свойствъ мѣстности, неблагопріятствующихъ наступленію и незначительнаго числа войскъ, которое будетъ вѣроятно назначено для обороны этого раіона, придется ограничиться одной пассивной обороной, предоставивъ активныя дѣйствія отрядамъ, расположеннымъ въ Дагестанѣ.

На линіи болѣе сильные отряды придется поставить вблизи удобныхъ для движенія переваловъ и кромѣ того усилить тѣ изъ нихъ, которые будутъ расположены между с. Бѣлоканы и г. Нуха, гдѣ живетъ мусульманское населеніе, на вѣрность котораго трудно разсчитывать. Къ западу отъ указаннаго селенія можно назначать отряды болѣе слабые, въ виду того, что населеніе здѣсь православное, состоящее: у Лагодехи изъ русскихъ, а къ западу отъ этой штабъ-квартиры изъ грузинъ Жители этихъ мѣстъ будутъ всѣми средствами помогать войскамъ.

Для обороны слѣдуетъ занять выходы изъ ущелей, идущихъ отъ переваловъ; въ нѣкоторыхъ изъ нихъ сохранились еще бывшія укрѣпленія, которыя придется возобновить, въ остальныхъ же необходимо построить временныя укрѣпленія. Резервы надо поставить около р. Алазани вблизи болѣе удобныхъ пунктовъ для переправы.

Для поддержанія спокойствія между мусульманскимъ населеніемъ необходимо въ болѣе крупныхъ селеніяхъ, лежащихъ вдоль дороги Лагодехи-Нуха, расположить небольшіе отряды которые могли бы, при первыхъ попыткахъ къ возстанію, заглушить его въ самомъ началѣ и кромѣ того высылать подвижныя колонны отъ одного пункта къ другому, на которыя возложить наблюденіе за населеніемъ и осмотръ мѣстности.

Отряды между собой должны поддерживать постоянную связь разъѣздами, а для осмотра дорогъ къ переваламъ высылать патрули.

Упразненныя крѣпости Закаталы и Нуха придется исправить и вооружить крѣпостными орудіями, которыя хранятся въ первой изъ нихъ.

Для успѣха обороны необходимо имѣть какъ между мусульманами, живущими на плоскости, такъ и лезгинами хорошихъ лазутчиковъ, которые прине-

сутъ, на подобной мѣстности и при такомъ населеніи, гораздо больше пользы чѣмъ наши патрули и разъѣзды.

Опредѣленіе необходимаго числа войскъ

Для лучшаго управленія оборонoю войскъ необходимо линію отъ д. Лялискури до г. Нуха раздѣлить на три участка:

а) отъ д. Лялискури до д. Гавази (45 верстъ).

б) отъ д. Гавази до г. Закаталы (65 верстъ).

в) отъ г. Закаталы до г. Нуха (65 верстъ).

Для обороны всей линіи слѣдуетъ имѣть не менѣе бригады пѣхоты съ 2 батареями, Закатальскій мѣстный баталіонъ съ крѣпостною артиллеріею и 4—6 сотенъ казаковъ.

Войска расположить:

1-й участокъ.

У д. Лялискури противъ тропы въ Тушетію—1/2 р.
У д. Сабди противъ Кодорскаго пер. . . . . 1 р. 2 ор. 1 взв. каз.
У д. Кварели противъ перев. Ниникосъ-цихе . 1/2 р.
У д. Гавази Вантліашетскаго . . . . . 2 р. 2 ор. 1 взв. каз.

Итого . . . . 4 р. 2 ор. 2 взв. каз.
Резервъ у г. Телава . . . . . 4 р. 2 ор. 2 взв. каз.

Всего . . . . 8 р. 4 ор. 1 сот. казаковъ.

2-й участокъ.

У Каратубанскаго поста противъ пер. Хамракъ 1 р.
У п. Лагодехи . . . . . 1 р. — 1 взв. каз.
У д. Бѣлоканы противъ перев. Моалъ-росса . . 1 р. 1 ор. 1 взв. каз.
Въ кр. Закаталы противъ перев. Гудуръ-адагъ 3 р. кр. ор. 1 взв. каз.

Итого . . . . 6 р. кр. ор. 3 взв. каз.
2 ор.
Резервъ у д. Цнури . . . . . 6 р. 4 ор. 1 взв. каз.

Всего . . . 12 р. кр. ор. 1 сот. каз.
4 ор.

3-й участокъ.

У д. Мухохъ противъ пер. Динди-дагъ . . . . 2 р. 2 ор. 1 взв. каз.
У д. Гейникъ » » Салаватъ . . . . . 2 р. 2 ор. 1 взв. каз.
Въ г. Нуха . . . . . 2 р. кр. ор. 1 взв. каз.

Итого . . . 6 р. кр. ор. 3 взв. каз.
4 ор.
Резервъ у д. Торпахъ-Кале . . . . . 6 р. 2 ор. 1 взв. каз.

Всего . . . 12 р. кр. ор. 1 сот. каз.
6 ор.
Общій резервъ у г. Сигнаха . . . . . 1 бат. 2 ор. 1 сот. каз.

Всего войскъ на линіи . 9 бат. 16 ор. 4 сот. каз.
кр. ор.

Генеральнаго Штаба
Полковникъ *Поповъ*.

Рекогносцировка дороги отъ гор. Телава на Шильды-Кварели-Сацхенисы-Лагодехи Закаталы въ Нуху.

Съ 29-го Сентября по 4-е Октября 1890 года.

Дорога эта отъ гор. Телава направляется къ сѣверо--востоку по долинѣ р. Алазани, въ 10 верстахъ отъ города, пересѣкаетъ эту рѣку и почти въ томъ-же направленіи идетъ къ сел. Енисели, откуда поворачиваетъ на юго-востокъ и, сохраняя послѣднее направленіе до самаго гор. Нухи, идетъ парралельно общему направленію главнаго Кавказскаго хребта,—у подножія южныхъ склоновъ предгорій упомянутаго хребта, по лѣвой части Алазанской долины. Только недоходя верстъ 30 до гор. Нухи, между сел. Кахъ и Беладжинъ, дорога эта оставляетъ долину р. Алазани и вступаетъ въ долину р. Айри-Чая, притокъ р. Алазани. На всемъ этомъ протяженіи она заниметъ 326 верстъ и проходитъ по мѣстности въ общемъ ровной, въ достаточной степени населенной, мѣстами лѣсистой, пересѣкаетъ множество горныхъ рѣчекъ и ручьевъ, быстро падающихъ по ущельямъ южныхъ склоновъ Главнаго Кавказскаго хребта и несущихъ свои воды въ рѣки Алазань и Аири-Чай.

Дорога эта почти вся шоссерована, за исключеніемъ участка отъ р. Арени, находящейся между сел. Верхи. Гавари и Каратубанскимъ постомъ до Михайловскаго посада, у котораго дорога эта сливается почти съ почтовою шоссейною дорогою, идущею изъ Тифлиса черезъ Сигнахъ-Цнори-Лагодехи-Закаталы въ Нуху. Такимъ образомъ разсматриваемая дорога по свойствамъ своимъ можетъ быть раздѣлена на два главныхъ участка, а именно: первый участокъ отъ гор. Телава до Михайловскаго посада, около 75 верстъ, а второй участокъ отъ Михайловскаго посада до гор. Нухи, около 250 верстъ.

Какъ выше было сказано, второй участокъ имѣетъ всѣ свойства почтоваго тракта, шоссе содержится исправно, и слѣдовательно этотъ участокъ въ военномъ отношеніи, въ смыслѣ проходимости по немъ, во всякое время года, всѣхъ трехъ родовъ войскъ и ихъ обозовъ, вполнѣ удовлетворителенъ, за исключеніемъ только развѣ случаевъ когда отъ таянія снѣговъ и проливныхъ дождей въ горахъ горныя рѣчки и ручьи быстро переполняются водою выходятъ изъ береговъ и могутъ на нѣкоторое время задержать движеніе, тѣмъ болѣе, что на всѣхъ упомянутыхъ рѣчкахъ и ручьяхъ не имѣется мостовъ, ибо всѣ эти рѣчки въ обыкновенное время бываютъ большею частью на столько мелководны, что всюду легко переходимы въ бродъ.

Первый-же участокъ упомянутой дороги отъ гор Телава до Михайловскаго посада не на всемъ своемъ протяженіи отличается одинаковыми свойствами, и потому въ военномъ отношеніи, въ смыслѣ проходимости здѣсь всѣхъ трехъ родовъ оружія и колеснаго обоза, не одинаковъ. Въ этомъ отношеніи, участокъ этотъ можетъ быть подраздѣленъ въ свою очередь на два участка, рѣзко отличающихся другъ отъ друга своими свойствами, а именно: первый отъ гор. Телава до границы Телавскаго и Сигнахскаго уѣздовъ, между рѣчками Апени и Арени,

на протяженіи 57 верстъ, представляетъ собою превосходное шоссе, устроенное и исправно поддерживаемое земскими средствами Телавскаго уѣзда, а второй участокъ, отъ вышеупомянутой границы, въ предѣлахъ уже Сигнахскаго уѣзда, до Михайловскаго посада, на протяженіи 18 верстъ, представляетъ собою почти неразработанную проселочную дорогу, проходящую по мѣстности лѣсистой и отчасти болотистой, а не доходя версты три до Михайловскаго посада, переходитъ черезъ довольно высокій и крутой отрогъ Угельтехельскаго хребта. Подъемъ здѣсь, а равно и спускъ къ Михайловскому посаду совершенно не разработаны и въ настоящемъ состояніи отрогъ этотъ можетъ служить при движеніи не одолимымъ препятствіемъ для полевой артиллеріи и колеснаго обоза. Казалось бы это неудобство легко-бы могло быть устранимо и безъ большихъ затрадъ для казны, обязавъ Сигнахское земство устроить на этомъ участкѣ шоссе и разработать подъемъ и спускъ на отрогѣ Угельтехельскаго хребта.

Воды и топлива на всемъ пути имѣется достаточно, бивачные мѣста встрѣчаются повсюду хорошія; позицій хорошихъ мало. У гор. Телава хорошая позиція для значительнаго отряда фронтомъ къ сѣверо-востоку, затѣмъ для небольшаго арьергарда, или авангарда, имѣется позиція на отрогѣ Угельтехельскаго хребта въ обѣ стороны, позиція у гор. Закаталъ въ обѣ стороны и небольшая позиція у сел. Инча передъ гор. Нухою фронтомъ къ сѣверо-западу.

Генеральнаго Штаба,
Полковникъ *Морозовъ.*

РЕКОГНОСЦИРОВКА

рѣки *Алазани*, произведенная въ концѣ Сентября и въ началѣ Октября 1890 года

Рѣка *Алазань* беретъ начало въ *Тіонетскомъ* уѣздѣ *Тифлисской* губерніи въ ледникахъ горъ *Борбало* и, протекая далѣе уѣздами *Телавскому* и *Сигнахскому* и по *Закатальскому* округу, впадаетъ въ рѣку *Куру* въ *Елизаветпольскомъ* уѣздѣ въ мѣстности, извѣстной подъ именемъ *Самухъ*. Общее протяженіе рѣки—около 300 верстъ.

Отъ истоковъ до дер *Ахметы*, на разстояніи верстъ 60-и, *Алазань* течетъ въ южномъ направленіи; затѣмъ отъ этой деревни до дер. *Алмало Закатальскаго* округа, на разстояніи верстъ 180-и, направленіе рѣки юго-восточное: отъ деревни *Алмало Алазань* поворачиваетъ на югъ, образуя, при впаденіи въ *Куру*, двумя крутыми уклонами, сначала къ сѣверу, а потомъ къ югу, дугу протяженіемъ верстъ въ 15.

Частыя и притомъ значительныя отклоненія теченія рѣки отъ вышеуказанныхъ направленій допускаютъ однако возможность ограничиться въ общемъ указаніемъ именно этихъ трехъ главнѣйшихъ направленій *Алазани*.

Какъ всѣ большія горныя рѣки, *Алазань* на всемъ своемъ протяженіи представляетъ такъ много разнохарактерныхъ особенностей, различныя части ея теченія, какъ и прибрежной мѣстности, до такой степени не похожи другъ на друга, что обозрѣніе рѣки не можетъ быть сдѣлано иначе, какъ по участкамъ.

Отъ горы *Борбало* до селеній *Ходора* и *Хороджа* ширина рѣки при самой незначительной глубинѣ, едва достигаетъ одной сажени. На этомъ участкѣ *Алазань* протекаетъ по узкому крутому ущелью, поросшему по скатамъ лѣсомъ и переплетающимся кустарникомъ; по берегамъ нѣтъ ни дороги, ни тропъ: въ мелководье жители ходятъ прямо по руслу рѣки. Въ половодье рѣка, стѣсненная скатами приблизившихся къ ней горъ, не имѣя возможности разлиться по сторонамъ, нѣсколько прибавляется въ глубину и съ невѣроятною быстротою несетъ свои воды по узкому ущелью, вырывая по пути деревья и камни, часто проносящіеся на громадныя разстоянія. Въ эту пору, исключительно вслѣдствіе страшной быстроты теченія, переходы черезъ рѣку очень затруднительны; жители съ трудомъ перебираются по торчащимъ изъ воды каменьямъ, но мѣста этихъ переходовъ часто мѣняются; они совершенно исчезаютъ во время таянія снѣговъ въ горахъ, когда напоръ воды достигаетъ наибольшихъ предѣловъ. По словамъ жителей въ такое время они видѣли только отважныхъ *Кистинъ*, дерзавшихъ переходить рѣку по несущимся каменьямъ; для остальныхъ же жителей этой мѣстности, а также для спускающихся съ горъ *Лезгинъ*, переходовъ въ эту пору нѣтъ. Случалось, что партіи *Лезгинъ* цѣлыми мѣсяцами сидѣли въ горахъ, ожидая спаденія воды. Дно рѣки—каменистое. Долина и берега образуются крутыми, поросшими лѣсомъ и кустарникомъ скатами горъ, спускающимися къ самой рѣкѣ.

Отъ сел. *Хороджа* (рекогносцировка производилась послѣ сильнаго дождя) *Алазань* принимаетъ видъ рѣки; ширина ея, въ началѣ сажени $1^1/_2$, достигаетъ у сел. *Бацара* 10-ти, а отъ впаденія р. *Илто* и 20-и сажен. Глубина весною и послѣ сильныхъ дождей $1^1/_2$—2 саж. Теченіе—чрезвычайно быстрое. Берега здѣсь большею частью низменны, но мѣстами достигаютъ высоты $^1/_2$—1 саж. и на лѣвомъ берегу въ верхней части теченья и 5-и сажен.; эти болѣе высокіе

участки береговъ въ половодье разрываются и часто сносятся быстрымъ теченіемъ рѣки. Отъ сел. *Омало* долина рѣки расширяется и у дер. *Дуи* (на 5 в. картѣ *П. Панкисъ* достигаетъ $^1/_3$—$^1/_2$ вер. На этомъ участкѣ рѣка во многихъ мѣстахъ, не стѣсненная высокими берегами, весною разливается. Мѣстность эта носитъ названіе *Панкисскаго* ущелья. Въ лѣтнее мелководье и зимой рѣку можно перейти вездѣ, гдѣ то допускаютъ берега, но весною, (и то позднею), и послѣ дождей переходы возможны только по бродамъ; мѣста этихъ бродовъ въ дождливую пору мѣняются почти ежедневно. Въ жителяхъ этой мѣстности замѣчательно выработанъ навыкъ находить броды. Въ періодъ таянія снѣговъ всѣ броды исчезаютъ. Болѣе постоянными считаются броды:

1) по выходѣ изъ *Ходорскаго* ущелья (ниже впаденія *Ходорисъ-Цхали*),

2) ниже дер. *Омало* и

3) противъ дер. *Джакола* (на 5-и вер. картѣ *С. Панкисъ*).

Въ *Панкисскомъ* ущельѣ, параллельно *Алазани*, по правому ея берегу, идетъ каменистая проселочная дорога отъ сел. *Хороджа* въ дер. *Ахметы* съ вѣтвью вправо на дер. *Матаны*. Отъ дер. *Матаны* въ дер. *Ахметы* идетъ шоссе, соединяющееся съ шоссе *Телаво-Тіонетскимъ*. Вышеупомянутая береговая дорога отъ сел. *Хороджа* и вѣтвь ея отъ сел *Омало* подымаются по горамъ въ *Тушетію*. По этимъ дорожкамъ часто спускаются *Лезгины* и отсюда выходятъ даже на военно- грузинскую дорогу. Справа къ *Алазани* ведетъ дорога изъ *Тушинскихъ* кочевій *Тбатани* въ сел. *Биркіани*. На этомъ участкѣ *Алазань* принимаетъ справа:

1) **Ходорисъ-Цхали,**

2) **Боцарисъ-Цхали** (на 5-и вер. картѣ *Пацоре*),

3) **Илто** съ лѣвымъ притокомъ *Куртопасъ-Дзеули*, текущимъ по ущелью *Хевисъ-Каль*, и слѣва—*Хороджасъ-Цхали*, мѣстами достигающему 7-п саж. шир.

Р. Илто и притокъ ея *Куртапасъ-Дзеули* (послѣдній соединяется съ *Алазанью* мельничною канавою) разливаются и значительно увеличиваются въ глубину; мѣсто, по которому наканунѣ очень легко было переѣхать *Илто*, послѣ сильнаго дождя такъ углубилось, что только при помощи проводника, и то съ большимъ трудомъ, удалось найти переѣздъ въ нижней части теченія у мельницы *Челокаева* и *Гогніева*, гдѣ рѣки образовали пять рукавовъ; но и этотъ бродъ былъ такъ глубокъ, что пришлось влѣзать на сѣдло. Остальные, обозначенные на картѣ притоки *Алазани*—большею частью пересохшіе ручьи; изъ послѣднихъ представляютъ нѣчто похожее на рѣки: небольшой ручей, текущій слѣва къ дер. *Джакола* (на 5-п вер. картѣ *С. Панкисъ*), подъ названіемъ *Думасурисъ-Цхали* и такой-же ручей нѣсколько ниже, подъ названіемъ *Магринисъ-Цхали*. Скаты лѣвыхъ береговъ *Алазани* сплошь покрыты густымъ лѣсомъ, правыхъ—преимущественно рѣдкимъ лѣсомъ и густоразросшимся кустарникомъ.

По *Алазани* на вышеописанномъ участкѣ расположены слѣдующіе небольшіе поселки:

1) Пшавское селеніе *Ходора* (на правомъ берегу),

2) Кистинское селеніе *Хороджа* (на лѣвомъ берегу),

3) Тушино-Хевсурское селеніе *Биркіани* (на правомъ берегу); сообщеніе между этими тремя селеніями—по тропѣ, часто теряющейся въ водѣ);

4) Кистинское селеніе *Омало* (на лѣв берегу); противъ этого селенія горы слѣва особенно близко подходятъ къ рѣкѣ;

5) Кистинское сел. *Панкисъ* (на 5 вер. картѣ *В. Панкисъ*, на прав. берегу)

6) Кистинское сел. *Джакола* (на 5 вер. картѣ *С. Панкисъ*, на прав. берегу),
7) — — *Дуи* (на 5 вер. картѣ *Н. Панкисъ* на прав. берегу).

У поворота *Алазани* къ юго-востоку, верстахъ въ 2-хъ отъ нее, на правомъ ея берегу, расположено большое грузинское селеніе *Ахметы*.

Отъ дер *Ахметы Алазань* поварачиваетъ сперва на востокъ и, пройдя такимъ образомъ, на разстояніи верстъ 15-и съ нѣкоторымъ уклономъ въ серединѣ теченія къ югу, принимаетъ юго-воточное направленіе, въ каковомъ и течетъ до сел. *Алмало Закатальскаго* округа. Нѣсколько выше *Ахметъ*, у дер. *Бактріаны*, *Алазань* дѣлится на нѣсколько рукавовъ, въ сухую пору, преимущественно пересыхающихъ; оставляя, принятое ею отъ *Ахмета*, восточное направленіе, онъ какъ-бы бросается къ сторонѣ деревни *Кистаури* и, образуя такимъ образомъ по лѣвую (сѣверную) сторону свою обширную поляну, извѣстную подъ именемъ *Алванскаго* поля, снова поварачиваетъ къ сѣверо-востоку къ дер. *Алвани*, откуда уже принимаетъ свое главное юго-восточное направленіе.

У дер. *Алвани Алазань* слѣва близко подходитъ къ горамъ.

На этомъ участкѣ *Алазань* принимаетъ наибольшее число притоковъ, въ половодье разливы ея весьма значительны, постоянные броды въ эту пору большею частью уничтожаются, и сообщеніе между берегами производится только по мостамъ и въ лодкахъ. Ширина рѣки (рекогносцировка производилась въ началѣ Октября послѣ сильнаго дождя) отъ *Ахметъ* до гор. *Телава* саж 30—40, отъ *Телава* до *Хачміанской* переправы (на пути отъ дер. *Кварели* въ деревню *Велисъ-Цихе*), по спаденіи воды, она уменьшилась до 20—25 саж. и у дер. *Алмало* снова достигала саж. 40. Глубина рѣки большею частью на всемъ указанномъ участкѣ достигала 1-й саж. (въ верхнемъ теченіи послѣ дождя $1^1/_2$—2 саж.) До дер. *Кварели* теченіе рѣки—весьма быстрое, отъ *Кварели* (собственно отъ *Хачміанской* переправы до *Муганлинскаго* моста оно замедляется до 3—4 фут. въ секунду и далѣе къ *Алмалинскому* мосту до $1^1/_2$—2 фут. въ сек. Каменистое дно рѣки смѣняется песчанымъ.

У дер. *Бактріаны* правые берега рѣки возвышаются до 1-й саж. и образуютъ земляную, легко подмываемую быстротою теченія, стѣну; затѣмъ до *Телава* оба берега рѣки низкіе (за исключ. небольш. участка праваго бер. прот. *Кистаури*) Отъ *Ахмета* до *Телава* во время рекогносцировки (послѣ сильнаго дождя) бродовъ не существовало; всѣ они были испорчены напоромъ воды, и показанія жителей о мѣстахъ ихъ постояннаго нахожденія были самыя разнорѣчивыя; большинство этихъ показаній, провѣренное впослѣдствіи другими свѣдѣніями, убѣждаетъ въ существованіи слѣдующихъ бродовъ:

1) нѣсколько выше дер. *Кистаури* (крутой спускъ на правомъ берегу; лѣвый берегъ низокъ),

2) **Нататроли** бродъ на пути изъ дер. *Алвани* въ дер. *Кистаури*),

3) **Алванскій** (на пути изъ *Алвани* въ *Алавердскій* монастырь).

4) противъ деревни *Ишавели*,

5) **Гульгульскій** (на пути отъ дер. *Напареули* въ *Телавъ*). На шоссе изъ *Телава* въ *Кварель* черезъ *Алазань* построенъ деревянный мостъ на сваяхъ, въ 15 саж. длины и 3 саж. ширины (исправный).

На участкѣ отъ *Ахметы* до *Кистаури* долина *Алазани*—2—$4^1/_2$ вер. ширины у *Телава* она достигаетъ ширины верстъ въ 25, образуясь горными хребтами почти на одинаковомъ разстояніи въ обѣ стороны отъ рѣки.

Правый берегъ *Алазани* отъ *Кистаури* до *Телава* богатъ сухими открытыми

полянами, представляющими чрезвычайно удобныя бивачныя мѣста для большихъ отрядовъ. Небольшія горы, расположенныя на этомъ же берегу верстахъ въ 2—1 отъ рѣки—прекрасныя оборонительныя позиціи.

Лѣвые притоки *Алазани*:

1) ручей, впадающій въ *Алазань* противъ деревни (*Матаны* въ сухую пору исчезаетъ),

2) **Бабансурисъ-Тша**, впадающій ниже дер. *Алвани* у дер. *Бабансури* (маленькій каменный мостикъ),

3) **Лялисъ-Кури**—небольшой ручей, берущій начало у дер. того же имени.

4) **Стори.**—рѣка шириною не болѣе 2-хъ саж., протекающая черезъ дер. *Шиавели*. Вслѣдствіе страшной быстроты теченія переѣздъ черезъ нее—трудень. Послѣ рекогносцировки, въ тотъ же день вечеромъ (послѣ сильнаго дождя) въ этой рѣкѣ, на всегда существовавшей тамъ переправѣ погибла армянская семья: арба была опрокинута и унесена водою.

5) **Лопата**, протекающая между дер.: *Сониори* и *Напареули* (не пересыхаетъ и въ бездожье).

6) **Шакріанисъ-Пша**—небольшой ручей, впадающій противъ *Телава*.

Правые притоки:

1) и 2) **Орвили** и **Саахмето-Пша**—это двѣ мельничныя канавы, протекающія черезъ дер. *Ахметы*, затѣмъ слѣдуютъ восемь крутобережихъ овраговъ, наполненныхъ въ дождь водою,

3) **Мухоэтисъ-Цхали**—протекаетъ черезъ дер. *Кистауры*; далѣе до *Телави* текутъ въ *Алазань* небольшіе ручьи, одинъ возлѣ другого:

4) **Крелисъ-Цхали**,

5) **Джалисъ-Цхали**, отличающійся высокими берегами,

6) **Ходашенисъ-Цхали**,

7) **Турдо** (между дер.: **Руиспири** и **Вардисъ-Убани**)

и 8) **Маданцарисъ-Цхали**.

Почти параллельно *Алазани*, верстахъ въ 1—4 отъ нее, по лѣвому ея берегу, проходитъ черезъ селенія большая проселочная каменистая дорога, отъ которой у дер. *Шиавели* (на *Стори*) отдѣляется горная дорога въ *Дагестанъ*; у *Напареули* же отъ этой дороги отдѣляется дорога въ мѣстность *Сапирло*.

Отъ *Ахметъ* до *Телава*, вправо отъ *Алазани*, не вездѣ можно проѣхать берегомъ: особенно далеко приходится отходить отъ рѣки приблизительно отъ *Алавердскаго* монастыря, гдѣ берега поросли густымъ лѣсомъ и кустарникомъ. Отъ *Ахметы* до *Кистауры* береговая дорога проходитъ черезъ восемь крутобережихъ овраговъ, наполненныхъ въ дождь водою; спуски и подъемы по ихъ скатамъ, всегда мокрымъ, вслѣдствіе постоянной тѣни отъ растущихъ здѣсь деревьевъ, чрезвычайно трудны: лошади буквально приходится сползать на брюхѣ; особенно же препятствуютъ переѣзду разросшійся по скатамъ кустарникъ и валяющіяся внизу вырванныя водою деревья.

На лѣвомъ берегу *Алазани*, на протяженіи 5—6 верстъ, раскинуто селеніе *Алвани*; противъ *Телава* на томъ же берегу расположено сел. *Шакріани*.

Отъ дер. *Шакріани (г. Телавъ)* до *Хачміанской* переправы (на пути изъ *Кварели* въ *Велисъ-Цихе)* теченіе *Алазани* мало отклоняется отъ прямой линіи. У *Тогніанской* переправы (противъ дер. *Цинондалы)* рѣку какъ-бы отбросило влѣво, и только слѣды каменистаго дна на прежнемъ мѣстѣ и высокій, саженъ въ 3, правый берегъ (*Чичміанскій* спускъ) свидѣтельствуютъ о старомъ руслѣ

рѣки. Если считать рукава, которыхъ на этомъ участкѣ много, общая ширина рѣки, во многихъ мѣстахъ достигаетъ 150 саж.. но въ бездождье или зимой вода во всѣхъ рукавахъ исчезаетъ, и тогда ширина главнаго русла рѣки не превышаетъ 6—10 сажен. Разбросанные по рѣкѣ острова, по спаденіи воды, представляютъ тонкую массу, проваливающуюся подъ ногами лошади. Отъ *Хачміанской* переправы до *Насахлари* (слѣды какой-то земляной постройки, обозначенные на 5-ти верстной картѣ, развал. ред *Нассанглари) Алазань* течетъ въ извилистыхъ берегахъ; отъ мѣста названныхъ развалинъ почти до *Закатальской* переправы, на разстояніи верстъ 8—10, прямое направленіе оставлено рѣкою, образующею къ сѣверу дугу, вытянутую въ направленіи отъ сѣверо-запада къ юго-востоку; затѣмъ до сел. *Аллало Алазань* снова течетъ въ извилистыхъ берегахъ, придерживаясь въ общемъ направленія прямой линіи. Отъ *Хачміанской* переправы русло рѣки обозначено рѣзче, чѣмъ на предыдущемъ участкѣ, исключая мѣста у кирпичнаго завода (между двумя *Анагскими* бродами), гдѣ воду изъ стараго русла отнесло влѣво и гдѣ рѣка образовала двѣ дуги, вытянутыя къ сторонѣ праваго берега (къ югу). Отъ *Хачміанской* переправы (на пути изъ *Кварели* въ *Велисъ-Цихе)* ширина рѣки во время рекогносцировки (по нѣкоторомъ спаденіи воды) была 20—30 саженъ.

Въ сухую пору рѣку можно перейти вездѣ, обыкновенная же глубина ея 1- 1½ сажени. Отъ *Тогміанской* переправы быстрота теченія нѣсколько слабѣетъ, уменьшаясь у *Хачміанской* переправы до 4-хъ и у *Мухаилинскаго* моста до 3-хъ фут. въ сек. Дно рѣки—камень и песокъ. Долина *Алазани* здѣсь значительно расширяется и у дер. *Бакурцихе* достигаетъ верстъ 35-ти. Отъ *Телава* лѣвые берега низки; приблизительно отъ *Агдгомской* переправы (ниже *Шакріанскаго* моста на 3 версты) они повышаются и, пройдя *Тогміанскую* переправу (верстъ на 10 ниже моста), достигаютъ при страшной крутизнѣ 5-ти и даже 8 саж. высоты На этомъ послѣднемъ участкѣ въ высокихъ берегахъ продѣлано 8—10 спусковъ для водопоя скота. Правые берега низки и только у *Тогміанской* переправы они достигаютъ ½ саж. высоты. Отъ дер. *Турисъ-Цихе* лѣвые берега въ саж. 3 высотою; къ *Бакурцихской* переправѣ они совершенно понижаются; правые берега низки до *Хачміанской* переправы, затѣмъ отъ этой переправы замѣтно возвышаются, достигая саж. 3 высоты, не доходя 2-хъ верстъ до *Гавазской* переправы и саж. 6—7 не доходя верстъ 4-хъ до *Чіаурскаго* моста. Отъ *Гульгульской* переправы (верстахъ въ 8-ми выше *Шакріанскаго* моста) до *Тогміанской* по берегамъ почти безъ перерыва густой лѣсъ; открытыя мѣста встрѣчаются у *Шакріанскаго* моста и по обѣимъ сторонамъ *Агдгомской* переправы. Далѣе берега преимущественно открытые, поросшіе рѣдкимъ лѣсомъ: участки густаго лѣса на лѣвомъ берегу встрѣчаются отъ дер. *Ашаани* до дер. *Нижи. Гавази*, а отступя 4 версты начинаются густые лѣса, тянущіеся къ *Чіаурскому* мосту и далѣе внизъ: лѣса эти прорѣзываются дорогами, ведущими къ переправамъ. Правые берега отъ дер. *Ашаани* до такъ называемой, *Ахашенской* границы (нѣсколько выше *Гавазской* переправы) открыты: лѣсистые участки попадаются: противъ дер. *Ашаани* и верстахъ въ 3-хъ выше *Хачміанской* переправы; у *Гавазской* переправы—участокъ густаго лѣса: отъ *Гавазской* переправы до *Гурджанской* правые берега поросли рѣдкимъ лѣсомъ и трудопроходимымъ кустарникомъ. Отъ *Гурджанской* переправы правые берега открыты: попадающійся изрѣдка кустарникъ нигдѣ не мѣшаетъ движенію.

Броды и переправы на участкѣ между *Телавомъ* (*Шакріанскій* мостъ) и *Чіаурскимъ* мостомъ:

1) **Агдгомскій** (на пути изъ дер. *Кондолы* въ дер. *Снисели*),

2) **Тогніанскій** (болѣе глубокій во время рекогносцировки по брюхо лошади; соединяетъ дер: *Агдгома* и *Тогніоны*),

3) **Турисцихскій** болѣе мелкій, съ низкими берегами; здѣсь *Алазань* разливается и дѣлится на три рукава),

4) **Пшаанскій** (глубокій по брюхо лошади: на пути изъ *Пшаани* въ дер. *Вачнадзіани*, и далѣе на *Акурскую* станцію),

5) **Хачміанскій** (глубокій и нѣсколько вязкій, съ лодкою; повозки нужно переправлять съ малымъ грузомъ; лучше за грузомъ возвращаться по нѣсколько разъ; бродъ этотъ на пути изъ *Кварели* въ *Велисъ-Цихе*),

6) **Гавазскій** (не столь глубокій, съ лодкою; на пути изъ дер. *Верхн.-Гавази* черезъ *Нижн. Гавази* въ *Велисъ-Цихе*); эти два послѣдніе брода съ крутыми спусками съ праваго берега;

7) **Гурджанскій** (глубокій, по сѣдло; съ лодкою),

8) **Веджинскій** (мельче, по брюхо; съ лодкою; этотъ бродъ лучше предыдущаго).

9) **Бакурцихскій** (глубокій, по сѣдло; съ лодкою; при переправѣ сначала нужно идти вверхъ по рѣкѣ, а затѣмъ въ серединѣ русла внизъ),

10) и 11) два *Карданахскихъ* (по сѣдло),

12) и 13) два *Анагскихъ* (по брюхо лошади).

На шоссе изъ *Лагодеха* въ *Сигнахъ* черезъ *Алазань* имѣется желѣзный мостъ *(Чіаурскій)*, въ 50 саж. длиною и въ 4 саж шир., на трехъ устояхъ.

Ширина долины на описанномъ участкѣ (отъ *Телава* до *Чіаурскаго* моста) 25—35 верстъ; справа отъ *Алазан* горы расположены версты на 3 ближе, чѣмъ слѣва.

Всѣ вышеперечисленные броды находятся на дорогахъ, соединяющихъ прибрежныя селенія между собою и съ шоссе, идущимъ по правому берегу *Алазани* верстахъ въ 15-и отъ нее, а также съ проселочною дорогою, идущею по тому же берегу верстахъ въ 10-и отъ рѣки.

Съ лѣваго берега *Алазани* въ *Дагестанъ* ведутъ дороги: 1) изъ *Сабуи* черезъ *Кодорскій* перевалъ, 2) изъ *Шильды* черезъ перевалъ *Похали* и 3) изъ *Кварели* черезъ тотъ же перевалъ.

На лѣвомъ берегу *Алазани* расположены селенія: *Агдгома*, *Чингріани* (вымершее почти все отъ лихорадки), *Турисъ-Цихе* (вымирающее), *Пшоани* и *Дзегани;* на правомъ (близъ рѣки)—*Тогніани.*

Лѣвые притоки *Алазани* отъ *Телава* до *Чіаурскаго* моста:

1) **Инцоба** —течетъ изъ *Кодора* между деревн: *Сабуи* и *Гремн* черезъ дер. *Енисели*;

2) **Чельти**—течетъ съ *Тохальскаго* перевала, оставляя влѣво дер. *Шильды*;

3) **Куисъ-Цхоро-Пша**—протекаетъ черезъ дер *Пшоани*;

4) **Дуруджа**—оставляетъ влѣво *Кварель*; рѣки эти текутъ въ низкихъ берегахъ, исключая *Инцобъ*, протекающей у дер. *Сабуи* въ высокихъ скалистыхъ берегахъ и *Чельти*, лѣвый берегъ которой отъ *Шильды* саж. 7 вышиною;

5) мельничный ручей въ *Кварели*;

6) **Бурса**—рѣка болѣе другихъ широкая и глубокая; въ нижнемъ ея теченіи лѣвый берегъ вышиною въ саж. $1^1|_2$;

7 и 8) **Аванисъ-Хеви** и *Шоро-Хеви*—текутъ по сторонамъ дер. *Верхн. Гавази*; недалеко отъ впаденія соединяются и снова раздѣляются;

9) **Инабоди** — течетъ въ высокихъ лѣсистыхъ берегахъ: на рѣкѣ 2 мельницы;

10) **Гелецхали**—пересохшій ручей;

11 и 12) **Аннисъ-Цхали** (небольшой ручей и *Аритисъ-Цхали*—соединяются въ одну рѣку;

13) **Коблисъ-Хеви**—рѣка, протекающая *Кортубань*;

14) **Гвиніантъ-Цхали**—впадаетъ ниже *Чіаурскаго* моста.

Правые притоки: 1) нѣсколько родниковъ въ *Телавь*, соединяющіеся въ дождливую пору съ *Алазанью*;

2) **Кисисъ-Хевисъ-Цхали**—небольшой ручей, страшно разливающійся во время дождей и сносящій напоромъ своимъ сады и виноградники; въ эту пору сообщеніе между *Телавомъ* и *Цинондалами* прекращается;

3) **Квемо-Ходошенисъ-Хеви;**

4) **Вачнадзіанисъ-Хеви;**

5) **Калаурисъ-Хеви;**

6) **Уріатубнисъ-Хеви;** между дер. *Калаури* и *Уріатубани*—большой оврагъ съ родникомъ;

7) **Чіаралисъ-хеви**—у *Мукузанъ;*

8) **Паприсъ-Хеви** недалеко отъ *Мукузанъ;*

9) **Чумлахъ**—ручей съ очень низкими правыми берегами;

10) **Ахтала**—крутоберегій вязкій оврагъ, наполняющійся въ дождь водою;

11) **Гурджанисъ-Хеви;**

12) **Гурджанскій оврагъ**—съ родниками около духана;

13) **Веджинисъ-Хеви**—совсѣмъ маленькій ручей;

14) **Колочисъ-Хеви;**

15) **Бакурцихисъ-Хеви;**

16) **Карданахисъ-Хеви:**

17) **Карданахскій**—крутоберегій вязкій оврагъ;

18) **Анагисъ-Хеви**—ручей не доѣзжая *Сигнаха.*

Отъ Чіаурскаго моста правые берега *Алазани* открыты и образуютъ сухой обширный плацъ (отличное лагерное мѣсто для цѣлаго корпуса); берега эти саж. 5—6 вышиною и обрывисты; мѣстами здѣсь попадаются близь рѣки лѣса и кустарники, мѣшающіе держаться самого берега; особенно густо разрослась роща противъ впаденія *Джерписъ-Хеви*, не доходя *Лагодехскаго* парома; также заросла лѣсомъ впадина, образуемая дугою *Алазани* между *Насахлати* и *Закаталъскою* переправою; слѣдованіе здѣсь возможно только по дорогамъ ведущимъ къ бродамъ. Лѣвые берега рѣки—обширныя лѣсныя пространства, тянущіеся до р. *Ахмась*; затѣмъ верстъ на 15 слѣдуетъ открытое мѣсто, изрѣдка поросшее кустарникомъ и наконецъ къ *Мугаплинскому* мосту снова густой лѣсъ, берега эти низки. Долина *Алазани* на этомъ участкѣ значительно расширяется; влѣво отъ рѣки горы отходятъ на 35—40 вер. и вправо на 30—35 вер. Оба берега рѣки изрѣзаны дорогами, ведущими къ переправамъ. Небольшія возвышенности, разбросанныя по правому берегу *Алазани*, на разстояніи 1—2 вер. отъ рѣки, представляютъ собою удобныя позиціи для дѣйствій противъ переправъ.

Переправы:

1) **Чіаурскій мостъ** (см. выше);

2) и 3) два *Сакабскихъ* брода, одинъ по сѣдло, другой по брюхо лошади;

4) **Лагодехскій** паромъ—на четырехъ судахъ, вмѣщаетъ запряженный чет-

веркою фургонъ, или двѣ запряженныя арбы, или 12 лошадей съ людьми; рѣка здѣсь шириною до 30 саж.;

5) **Левантонисъ Поиь**—иначе открытый бродъ;

6) бывшая *Урдобская* переправа въ лѣсу; бродъ исчезъ, теперь устроенъ паромъ подобный *Лагодехскому*;

7) **Очхинашесъ-Пони**
8) **Насурахмчамебисъ-Пони** } эти два брода въ лѣсу;

9) **Драгунскій бродъ** (*Чакибулисъ-Пони*)—этотъ бродъ нѣсколько испорченъ водою и соединяетъ болотистые берега;

10) **Саачуресъ-Пони** (*Закатальскій* бродъ)—болѣе другихъ постоянный, соединяетъ открытые берега;

11) **Ново-Закатальскій** бродъ—соединяетъ открытые луговые берега;

12 **Сардахлини** или *Тапагскій* бродъ,— лѣвый берегъ въ лѣсу, правый открытъ;

13) **Ахмасскій**; затѣмъ почти рядомъ расположены броды:

14) **Вицрокулисъ-Пони;**

15) **Алалогисъ-Пони;**

16) **Лагочинисъ-Пони** (въ лѣсу);

17) **Ахлабисъ-Пони** (въ лѣсу);

18) **Какліонисъ-Пони;**

19) **Бегунисъ-Кури.**

На большой дорогѣ изъ *Закаталъ* въ *Сигнахскій* уѣздъ, черезъ *Алазань*, южнѣе дер. *Муганло*, построенъ деревянный мостъ (*Муганлинскій*) въ 49 саж. длины и 3 саж. ширины, на 12-ти свайныхъ устояхъ (исправный). Лѣвые притоки *Алазани* отъ *Чіаурскаго* моста:

1) **Чіаурисъ-Цхали**—вытекаетъ изъ ущелье *Байсубнисъ Хеви*; течетъ въ лѣсу, въ высокихъ берегахъ; въ бездождье во многихъ мѣстахъ пересыхаетъ;

2) **Свидебисъ-Цхали**—небольшой ручей въ лѣсу;

3) **Пейхарисъ-Сдера**—протекаетъ въ высокихъ лѣсистыхъ берегахъ, впадаетъ ниже *Лагодехскаго* парома;

4) **Мазымъ-чай** (въ дождливую пору большая рѣка), протекаетъ въ высокихъ лѣсистыхъ берегахъ; затѣмъ слѣдуютъ нѣсколько ручейковъ, пересыхающихъ въ бездождье;

5) **Коджоръ-Каби** и 6) **Белаканъ-Чай**—текутъ преимущественно въ высокихъ лѣсистыхъ берегахъ; въ дожди сообщеніе черезъ эти рѣки совершенно прекращается; противъ *Драгунской* переправы рѣки эти развѣтляются на нѣсколько болотистыхъ рукавовъ; затѣмъ текутъ нѣсколько *Кара-Су*, берущіе начало въ родникахъ;

7) и 8) два *Ахмаса*—текутъ въ лѣсистыхъ берегахъ, вышиною большею частью фут. въ 2; черезъ эти двѣ рѣки всегда есть броды;

9) **Катехъ-Чай**—быстрая рѣка, часто мѣняющая свое теченіе; броды могутъ быть отысканы только хорошо знающими рѣку жителями; течетъ въ высокихъ берегахъ;

10) **Тало-Чай**—рѣка со множествомъ рукавовъ, которые, если считать дѣлаютъ общую ширину рѣки до 1-ой версты; весною разливы ея значительны, теперь большая часть рукавовъ пересохла (на 5-ти вер. картѣ р. *Готъ*);

11) **Аликавкалъ-Су** – одинъ изъ значительнѣйшихъ притоковъ *Алазани*, течетъ въ лѣсистыхъ берегахъ;

12) **Муганло-Су**—небольшой ручей.

Справа, на вышеописанномъ участкѣ, *Алазань* притоковъ не имѣетъ.

Отъ *Муганлинскаго* моста до моста *Алмалинскаго*—ширина *Алазани* 30—40 саж., глубина большею частью 1 саж. (рекогносцировка производилась по спаденіи воды послѣ дождей), но часто встрѣчаются глубокія ямы (особенно возлѣ *Алмалинскаго* моста), а часто, и притомъ на значительныя разстоянія, такія мѣста, гдѣ рѣку можно перейти и не въ мѣстахъ нахожденія постоянныхъ бродовъ. Скорость теченія—ничтожная; дно—песокъ.

Правый берегъ отъ *Муганлинскаго* моста высокъ, большею частью саж. въ 3, и представляетъ собою отвѣсныя земляныя стѣны; противъ дер. *Бай-Ахметло* онъ понижается, а противъ *Катальпарахъ* и *Ляляло* снова повышается до $1^1/_2$ саж.; лѣвый берегъ на пространствѣ между деревнями *Муганло* и *Алмало* саж. въ 2 вышиною и большею частью круто спускается къ рѣкѣ. Непосредственно у моста правый берегъ открытъ, затѣмъ противъ сел. *Падара*—небольшой рѣдкій лѣсъ (на половину вырубленный), распространяющійся небольшими группами въ горы, отстоящія отъ *Алазани* версты на 3—4; во впадинѣ, образуемой дугой *Алазани*, выгнутой къ сѣверу къ сторонѣ деревни *Бай-Ахметло*—участокъ густаго лѣса, препятствующій при слѣдованіи держаться берега рѣки. Лѣвый берегъ *Алазани* до дер. *Падора* заросъ густымъ колючимъ кустарникомъ и изрѣзанъ крутыми и мокрыми оврагами, затрудняющими движеніе; отъ *Падара* по берегу попадаются участки рѣдкаго лѣса, группирующагося ближе къ селеніямъ.—На этомъ участкѣ *Дагестанскихъ* горъ совсѣмъ не видно; справа же къ *Алазани* приближаются небольшія горы, представляющія рядъ удобныхъ позицій для дѣйствій противъ переправъ.

Верстахъ въ 10-ти выше *Муганлинскаго* моста къ правому берегу *Алазани* подходитъ отдѣляющаяся отъ шоссе у почтовой станціи *Цнори* (близъ *Сигнаха*), большая проселочная дорога и упомянутымъ берегомъ идетъ по открытой мѣстности на *Алмалинскій* мостъ.—Лѣвый берегъ *Алазани* изрѣзанъ дорогами, ведущими къ переправамъ и соединяющими многочисленныя селенія *Закатальскаго* округа.—Вообще *Закатальскій* округъ обиленъ хорошими дорогами, но мостики на этихъ дорогахъ черезъ ручьи (ближе къ *Алазани*), буквально всѣ никуда негодятся; имъ всегда нужно предпочитать броды.

На лѣвомъ берегу *Алазани* расположены селенія: *Падаръ, Бай-Ахметло: Кандыръ-Чало (Катальпарахъ)* и *Ляляло*.

Переправы отъ *Муганлинскаго* моста:

1) **Кандахская** (сообщеніе только на лодкѣ)—близъ впаденія мельничной канавы слѣва.

2) **Капанахчинская** (сообщеніе только на лодкѣ)—между рр: *Кара-Чай* и *Кандахъ-Су;*

3) **Падарская** (бродъ и лодка);

4) **Мосульская** (бродъ и лодка);

5) **Верхіанская** (бродъ);

6) **Кандергалинская** (бродъ и лодка);

7) **Бай-Ахметлинская** (бродъ и лодка);

8) **Ляляпинская** (бродъ и лодка): почти всѣ перечисленные броды весною, при разливѣ рѣки, исчезаютъ; болѣе постоянными считаются броды: *Падарскій* (лучшій), *Мосульскій* и *Ляляпинскій*: по словамъ жителей эти три брода почти никогда не портятся; исчезаютъ они лишь иногда на короткое время при таяніи снѣговъ въ горахъ.

Алмалинскій деревянный мостъ черезъ *Алазань* на правобережной большой дорогѣ, вслѣдствіе ветхости своей, совершенно не годенъ; переѣздъ черезъ него крайне опасенъ; настилки перегнили, не хватаетъ въ ней громадиѣйшихъ кусковъ, балки отъ той же причины едва держатся; 11 свайныхъ устоевъ, на которыхъ построенъ мостъ полуразрушены. Длина моста 55 саж., ширина 3½ саж. При слѣдованіи по этой мѣстности лучше держаться лѣваго берега.

Лѣвые притоки *Алазани* отъ *Муганлинскаго* моста:

1) **Дала-Булахъ**—небольшой ручей съ дырявымъ деревяннымъ мостикомъ;

2) **Лейляханъ**—небольшая рѣка съ неисправнымъ мостикомъ; дно—вязкое, бродъ выше мостика, эти два ручья впадаютъ въ *Алазань* выше *Муганлинскаго* моста.

3) **Кара-Чай**—течетъ въ высокихъ берегахъ, спуски съ которыхъ вязки; высота береговъ—до 2-хъ фут. мостиковъ на рѣкѣ нѣтъ; хорошій бродъ съ удобными спусками къ рѣкѣ близъ *Падара* на дугѣ, обращенной къ западу.

4) и 5) два ручья, текущіе со стороны деревни *Фальдарло*; между ними отъ *Фальдарло* идетъ дорога на *Муганлинскій* мостъ;

6) и 7) двѣ *Кандахъ-Су* съ исправными деревянными мостиками;

8) **Капанахчи-Су**—съ деревяннымъ полуразрушеннымъ мостикомъ:

9) **Бити Чай**—небольшой ручей у *Падара*;

10) **Мосулъ Чай**,—раздѣляющійся при впаденіи на двѣ рѣки;

11) **Кара-Чай**—небольшой ручей, протекающій у дер. *Курдамюръ*

12) и 13)—два небольшіе ручья, текущіе отъ деревень *Курдамюръ* и *Лайдгъ*;

11) **Джампора**—небольшой, почти пересохшій ручей, текущій со стороны деревни *Лайдгъ* къ мѣс. *Катальпарахъ*;

15) **Зачанъ-Су**—небольшой ручей, впадающій у дер. *Ляляю*;

16) **Капы-Чай**—обыкновенно большая рѣка, въ особенности въ пору разливовъ, но ко времени рекогносцировки значительно уменьшившаяся: бродовъ много, но всѣ почти съ крутыми спусками; деревянный мостикъ—выше деревни *Карабальдуръ*; почти постоянный бродъ—въ дер. *Ляляю*;

17) **Аджи-Су**—рѣка съ вязкимъ дномъ; ея разливы и весной не значительны, по причинѣ возвышенныхъ каменистыхъ береговъ; у дер. *Корачанъ*—каменный мостикъ на шоссейной дорогѣ; броды вязки;

18) **Калаза-Чай**—небольшой ручей съ вязкимъ дномъ, протекающій въ глубокомъ оврагѣ: на пути изъ *Карагона* въ *Аллало*—неисправный деревянный мостикъ; изъ *Ляляю* въ *Аллало*—бродъ.

Отъ *Алмалинскаго* моста *Алазань* поворачиваетъ круто на югъ; пройдя въ этомъ направленіи верстъ 50, двумя крутыми уклонами сначала на сѣверъ, а потомъ на югъ, она образуетъ дугу протяженіемъ верстъ въ 15 и вливается въ *Куру* въ мѣстности, извѣстной подъ именемъ *Самухъ*.—Большая часть прибрежной мѣстности на этомъ участкѣ—пустынная солончаковая степь, съ изрѣдка попадающимися небольшими поселками (зимовками), представляющими собой нѣчто вродѣ оазисовъ. Ширина рѣки на этомъ участкѣ 40—50 саж: глубина весьма различна: есть мѣста глубиною въ 3 саж., но и много мѣстъ по брюхо лошади (рекогносцировка производилась по нѣкоторомъ спаденіи воды, черезъ нѣсколько дней послѣ дождей); теченіе—едва замѣтное глазу; дно—песчаное. Верстахъ въ 3-хъ ниже впаденія *Аири-Чая* изъ воды, на разстояніи саж. 10-ти по теченію торчатъ громадные камни, въ половодье скрываемые водой—Правый берегъ, на разстояніи верстъ 30-и до канавы *Іогунъ-Архъ*, соединяющей рѣки *Алазань*

и *Іору* (послѣдняя въ нижнемъ теченіи носитъ названіе *Кабры*), сопровождается крутыми склонами гор. Верстахъ въ 2-хъ выше впаденія *Айри-Чая* (лѣваго притока *Алазани*), на этомъ берегу расположены *Аллалинскіе* хутора (на 5-ти вер. картѣ *Х. Тобчагскій*); участки лѣса встрѣчаются: 1) по сторонамъ ручья *Чай-Булахъ* (густой лѣсъ, разбросанный рѣдкими группами); 2) на ½ версты ниже впаденія *Чай-Булаха* (небольшой лѣсъ *Айрихли*); 3) верстъ на 8 ниже *Чай-Булаха* у высохшаго ручья *Бей-Булахъ* (лѣсъ *Арпадара*); 4) небольшой лѣсъ, на сѣверномъ склонѣ *Калтанъ-Горы*. У канавы *Іогунъ-Архъ* горы, расположенныя на правомъ берегу *Алазани*, оканчиваются отдѣльными вершинами *Калтанъ* и *Комрой-Дагъ*; ниже канавы по берегу *Алазани* расположены зимовки *Каянуръ-Алты* затѣмъ тянутся лѣса и сады.

Верстахъ въ 15-ти ниже канавы *Іогунъ-Аркъ* на берегу *Алазани* расположена дер. *Эшхенюй*, затѣмъ верстахъ въ двухъ еще ниже дер. *Кабурхрави* и въ дугѣ р. *Алазани* (перейдя *Іору*), близъ *Куры*, дер. *Тардуказъ*. Всѣ эти деревни—въ густыхъ садахъ. Берегъ этотъ отъ *Аллалинскаго* моста преимущественно въ 1 саж. вышиною, рѣдко въ 1½ саж., но встрѣчаются тутъ каменныя отвѣсныя стѣны и большей высоты; при впаденіи *Чай-Булаха* и у лѣса *Айрихли* берега совсѣмъ низки, у *Калтанъ-Горы* высота ихъ—1½—2 саж., у *Іогунъ-Архъ*—1 саж., у садовъ и зимовокъ *Каянуръ-Алты*—менѣе 1 саж.; у дер. *Эшхенюй* берегъ нѣсколько возвышается, а затѣмъ совершенно низокъ, вязокъ и поросъ густымъ лѣсомъ, распространяющимся по *Алазани* за *Іору* къ *Курѣ*. По правому берегу тянется горная дорога съ крутыми спусками и подъемами; особенно круты они на *Чай-Булахъ*, на протяженіи саж. 25-и, у *Калтанъ-Горы*, на протяженіи саж. 40.

Лѣвый берегъ *Алазани* отъ *Аллалинскаго* моста сначала не болѣе 2-хъ саж. вышиною, крутъ, съ нѣсколькими крутыми, вязкими спусками къ рѣкѣ для водопоя скота. Отъ впаденія *Айри-Чая* берегъ образуютъ отвѣсныя каменныя скалы неимовѣрной высоты, близко подходящія къ рѣкѣ.

Отъ мѣста противъ садовъ *Каянуръ-Алты* берега *Алазани* значительно понижаются: у дер. *Саарпая* они вышиною въ саж. 3, обрывисты, съ крутыми спусками для водопоя.

Отъ *Аллалинскаго* моста до впаденія р. *Айри-Чая* лѣвый берегъ *Алазани* поросъ рѣдкимъ лѣсомъ; въ этомъ лѣсу на *Айри-Чаѣ*, близъ впаденія его въ *Алазань*, расположены зимовки *Шатоваръ*.

Отъ брода на *Айри-чаѣ* (ниже строющагося моста), отойдя къ югу версты 3 по показанной на картѣ большой дорогѣ, въ степи *Агъ-Язы* отдѣляется дорога на юго-западъ къ *Алазани*; протяженіе этой дороги верстъ 6. Пройдя версты 2, она входитъ въ ущелье, поросшее рѣдкимъ лѣсомъ, тянущимся почти до самой рѣки; въ ущельѣ дорога обращается въ тропу, годную только для всадниковъ и пѣшеходовъ. При входѣ въ ущелье расположены *Карачанскія* зимовки: отъ этихъ зимовокъ, оставляя гору (сѣверный бокъ ущелья) влѣво отдѣляется вправо дорога къ броду на *Алазани*. По выходѣ у рѣки изъ ущелья, вышеупомянутая дорога поворачиваетъ на югъ и идетъ берегомъ по лѣсистымъ буграмъ на протяженіи 1 версты, затѣмъ снова поворачиваетъ на востокъ и, пройдя 1 версту снова по ущелью, выходитъ у зимовокъ изъ горъ и продолжается далѣе въ степь Сарыджу, гдѣ и соединяется съ большою дорогою *Альмало-Самухъ*; по выходѣ изъ перваго ущелья, дорога опять обращается въ колесную. Противъ берегового участка дороги расположены въ *Алазани* вышеупомянутые пороги. Названныя два ущелья

постоянный притонъ воровъ и бродягъ изъ уѣздовъ *Сигнахскаго* и *Нухинскаго* изъ *Закатальскаго* округа и даже изъ за *Куры*. Это единственный участокъ праваго берега, на которомъ, до мѣстъ противъ садовъ *Каянуръ-Алты*, можно приблизиться къ рѣкѣ; затѣмъ приближенію къ рѣкѣ препятствуютъ горы, идущія по берегу ея до упомянутыхъ садовъ.

Отъ дер. *Саарчая* къ дер. *Каранюга* идетъ лѣсная дорога недалеко отъ *Алазани*, къ которой можно здѣсь подъѣхать; во многихъ мѣстахъ; но отъ деревни *Каранюга* берега рѣки нѣтъ возможности держаться; дорога отъ *Каранюга* (ближайшая къ рѣкѣ) идетъ сначала густымъ лѣсомъ съ валяющимися по пути громадными деревьями, затѣмъ по солончаковой степи въ объѣздъ устьевъ трехъ овраговъ съ отвѣсными обваливающимися боками, образующими родъ маленькихъ пещеръ; въ четвертомъ оврагѣ, поросшемъ лѣсомъ, приходится по той же дорогѣ спускаться и подыматься по страшнымъ крутизнамъ.

По выходѣ изъ послѣдняго оврага, снова начинается степь и здѣсь открывается видъ на *Алазань*, образующую къ сторонѣ дороги дугу. Затѣмъ къ мѣсту впаденія *Алазани* въ *Куру* тянется едва проходимый лѣсъ совершенно безъ дорогъ; почти отъ самой поверхности земли лѣсъ перевивается колючимъ кустарникомъ, громадныя сломанныя деревья валяются черезъ каждые 15—20 шаговъ; по слѣдамъ заросшихъ тропинокъ перерубая кинжаломъ отростки колючихъ вьющихся растеній, можно пѣшкомъ съ большимъ трудомъ добраться до устья *Алазани*. Часто приходится останавливаться, совершенно теряя надежду когда нибудь выбраться изъ этой чащи; этимъ путемъ приходится идти версты 2. Кромѣ этихъ лѣсистыхъ участковъ, небольшіе участки рѣдкаго лѣса расположены группами по лѣвому берегу *Алазани* на пространствѣ отъ вышеупомянутыхъ ущелій до горы *Муравій*. Въ садахъ противъ дер. *Эшхенюй*, на лѣвомъ берегу *Алазани*, расположены зимовки *Сааргая*, а на 2 вер. ниже, противъ селенія *Кабурхрави*, дер. *Каранюга*.

Броды на *Алазани* ниже *Аллалинскаго моста*:

1) бродъ возлѣ моста (по брюхо лошади);

2) версты на 3 ниже впаденія *Айри-Чая* (по брюхо лошади);

3) **Чалаганъ** (*Хача-Чирма*) бродъ у садовъ *Каянуръ-Олты*;

4) **Карымъ-Керпи** (очень мелкій) – бродъ ниже зимовокъ *Кяваръ*, близъ дороги съ *Дели-Бойнск.* перевала;

5) Изъ дер. *Сааргая* въ дер. *Эшхенюй*.

Изъ всѣхъ перечисленныхъ бродовъ, бродъ *Чаганъ* - самый постоянный; по словамъ жителей онъ не портится въ половодье.

Правые притоки *Алазани*:

1) **Чай-Булахъ** — ручей теперь совершенно высохшій и заключающій въ руслѣ своемъ только родники; дно—мелкій камень; по правому берегу этого ручья разросся густой лѣсъ, разбросанный группами; спускъ и подъемъ по дорогѣ, его пересѣкающей, очень круты;

2) **Бей-Булахъ**—ручей, обильный водою весной, но въ настоящее время пересохшій; остались одни родники;

3) выше зимовокъ *Каянуръ-Алты* къ *Алазани* ведетъ канава, совершенно пересохшая; спускъ и подъемъ на дорогѣ довольно отлоги; близъ канавы—родники.

4) **Іогунъ-Аркъ**—каналъ, соединяющій *Алазань* съ *Іорою (Кабри)*; въ сухую пору воды въ каналѣ мало; на каналѣ 2 мельницы;

5) **Іора**, текущая въ высокихъ лѣсистыхъ берегахъ и впадающая въ *Алазань* подъ именемъ *Кабри* въ томъ мѣстѣ, гдѣ *Алазань* начинаетъ отклоняться отъ меридіальнаго направленія.

Лѣвые притоки:

1) **Кара-Чай** — небольшой ручей, текущій въ глубокомъ оврагѣ; бродъ очень вязокъ;

2) **Айри-Чай**—рѣка, доходящая весною въ главномъ рукавѣ до 20 саж. ширины, течетъ въ глубокомъ оврагѣ съ крутыми спусками; непосредственно у рѣки берега низки; бродъ—ниже строющагося моста.

При обозрѣніи лѣваго берега *Алазани*, пришлось большею частью по вышеизложеннымъ причинамъ, держаться дороги, идущей отъ моста на *Айри-Чай* въ Самухъ, въ разстояніи верстъ 10-ти къ востоку отъ *Алазани*. Дорога эта проходитъ по пустынной солончаковой степи, отдѣляющейся отъ рѣки прибрежными горами. Пройдя верстъ 35, по отдѣляющимся другъ отъ друга горными хребтами, степямъ: *Агъ-Язы*, *Сарыджа* и *Аджинауръ*, дорога эта поворачиваетъ на западъ и черезъ перевалъ *Деве-Бойну* входитъ въ *Самухъ*.

Въ мѣстѣ соединенія рѣкъ, ширина *Алазани* сажень 45, *Куры*—саж. 60. Лѣвый берегъ *Куры* въ саж. $2^1/_2$ вышиною и крутъ; спускъ къ рѣкѣ возможенъ съ большимъ трудомъ по крутой, грязной тропинкѣ.

Правый берегъ *Куры*, вышиною фута $1^1/_2$—2, съ крутыми спусками, покрытыми грязью.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Благодаря мѣрамъ, принятымъ по умиротворенію населенія *Дагестана* и тяжкимъ бѣдствіямъ, обрушившимся за послѣднее возстаніе на страну и въ особенности на зачинщиковъ этого возстанія: едва-ли въ будущемъ можно ожидать повторенія событій 77-го года, по крайней мѣрѣ въ смыслѣ проявленія ихъ въ формѣ организованнаго движенія. Что же касается вопроса этого по отношенію его къ волненіямъ среди нѣкоторыхъ обществъ, отличающихся особеннымъ фанатизмомъ, или совершеннымъ невѣдѣніемъ въ представленіи о возможномъ успѣхѣ какого-либо движенія, то нѣтъ сомнѣнія, что, при будущей войнѣ съ Турціей, не все населеніе *Дагестана* останется равнодушнымъ зрителемъ этой борьбы, и что не одна партія *Лезгинъ* спустится съ горъ для ограбленія христіанскаго населенія *Кахетіи*

Разсматривая *Алазань* какъ препятствіе переходу партій *Лезгинъ* на южную (правую) сторону рѣки, нельзя не придти къ заключенію, что серьезнымъ препятствіемъ въ этомъ отношеніи оно является только весною въ періодъ таянія снѣговъ, когда напоръ воды въ рѣкѣ достигаетъ наибольшихъ предѣловъ, разливы ея значительно увеличиваютъ ея ширину, и почти всѣ броды исчезаютъ. Къ счастью зимою, когда эта значительная рѣка, въ части ея теченія самой интересной по отношенію къ разбираемому нами значенію ея, т. е. до дер. *Алмало Закатальскаго* округа, обращается въ ручей, роль ея, какъ препятствія, передается горнымъ переваламъ на путяхъ изъ *Дагестана* въ *Кахетію*, покрытымъ въ теченіи 3—4 мѣсяцевъ огромными глыбами снѣга.

Отъ истоковъ (въ горахъ *Борбало*) у дер. *Ахметы Алазань* течетъ по мѣстности большую часть года неудобопроходимой; затѣмъ, даже послѣ одного дождливаго дня, она дѣлается на этомъ участкѣ, вслѣдствіе неимовѣрной быстроты теченія, серьезнымъ препятствіемъ даже для отважныхъ *Кистинъ*, съ необыкновеннымъ искусствомъ перебирающихся черезъ нее, по словамъ жителей, по не-

сущимся каменьямъ; наконецъ и р. *Илто* (правый притокъ *Алазани*), быстро мѣняющая теченіе при значительномъ углубленіи мѣстъ постоянныхъ бродовъ послѣ одного дождливаго дня, не замедлитъ оказать услугу, раздѣливъ такимъ образомъ у *Ахметъ* всю правобережную мѣстность *Алазани* на двѣ части. Все сказанное, въ связи съ отдаленностью этого участка отъ богатѣйшихъ мѣстъ *Кахетіи*, должно привести къ заключенію, что мѣстность выше *Ахметъ* явится ареной дѣйствій не безъ сознанія особеннаго риска и большой потери времени со стороны возставшихъ.

Направленіе *Алазани* отъ дер. *Аллало Закатальскаго* округа до устья ея въ *Самухъ*, совершенно исключаетъ умѣстность какихъ либо предположеній о дѣйствіяхъ на ея берегахъ въ этомъ участкѣ.

Такимъ образомъ самымъ интереснымъ участкомъ *Алазани*, съ вышеуказанной точки зрѣнія, является участокъ отъ *Ахметъ* до *Аллало* и на послѣднемъ, безъ сомнѣнья, мѣста, лежащія на путяхъ съ *Дагестанскихъ* перевалокъ.

Рекогносцировка сообщеній *Дагестана* съ мѣстностями по *Алазани* возложена на особыхъ рекогносцировъ; весь интересъ ея вѣроятно будетъ сосредоточенъ на изслѣдованіи путей: 1) *Кодоры-Сабуи-Рнисели* къ переправамъ отъ *Шакріанскаго* моста до *Тогніанскаго* брода (стр. 7 и 8) 2) *Похали-Шильда* къ переправамъ отъ *Тогніанской* до *Хачміанской* (стр. 8), 3) *Похали-Кварель* къ переправамъ отъ *Хачміанской* до *Чіаурскаго* моста (стр. 8) и нѣсколькихъ другихъ второстепенныхъ путей, а также пути изъ *Средняго Дагестана* черезъ *Белоканы* къ переправамъ ниже *Сигнаха*, отъ *Чіаурскаго* моста (ст 9 и 10).

Изъ всего сказаннаго явствуетъ, что перечисленные въ отчетѣ броды получаютъ свое значеніе лишь поздпею весною, осенью въ дождливые дни лѣта; въ засуху же и зимой на участкѣ отъ *Ахметъ* до *Аллало Алазань* можно перейти вездѣ (ниже *Бакурцихской* переправы переходы будутъ подвержены нѣкоторой опасности); наконецъ ранпею весною, въ періодъ таянія снѣговъ всѣ броды исчезаютъ, и надо полагать, что, при попыткѣ *Лезгинъ* спускаться съ горъ въ эту пору, всѣ ужасы ихъ появленія обрушатся на мѣстности по лѣвому берегу *Алазани*.

Генеральнаго Штаба
Подполковникъ *Кн. Тумановъ.*

РЕКОГНОСЦИРОВКА

перевалов черезъ

Маалъ-расса, Гудуръ, Динди и Салаватъ.

Въ 1890 г.

Составлена Штабсъ-Капитаномъ Генеральнаго Штаба *Валуевымъ*.

Перевалъ Маалъ-Расса.

По степени трудности, путь Бѣлоканы-Маалъ-Расса можно раздѣлить на 4-ре участка:

I. Отъ с. Бѣлоканы до с. Цолбанъ. Наиболѣе легкій представляетъ ровную хорошую проселочную дорогу, огороженную плетнями, идущую по мѣстности хотя ровной и открытой, но пересѣченной плетнями и канавами. У восточной окраины с. Бѣлоканы замѣтны слѣды разрушеннаго укрѣпленія. Въ 1830 году въ Іюнѣ мѣсяцѣ ожидалось вторженіе изъ Дагестана въ Бѣлоканы Шихъ-Шабана съ цѣлью помѣшать нашему утвержденію въ Закаталахъ. Для воспрепятствованія этому изъ Закаталъ былъ посланъ отрядъ маіора Букчіева (1 рота съ 1 ор.) съ приказаніемъ укрѣпиться; онъ построилъ редутъ и 21 Іюня съ 719 чел. при 3 ор. выдержалъ штурмъ превосходнаго въ силахъ противника до подхода изъ Закаталъ подкрѣпленій, что заставило Шихъ-Шабана вернуться въ Дагестанъ. (Война на В. Кавк. съ 1824—1834. Волконскій гл. XIII стр. 114).

На высотѣ с. Цалбанъ дорога переходитъ въ бродъ на лѣвый берегъ р. Бѣлоканъ-чая и около версты слѣдуетъ по «каменнику» *) этой рѣки, что сразу заставляетъ отказаться уже съ этого участка отъ мысли имѣть при себѣ полевую артиллерію и колесный обозъ. Бродъ на р. Бѣлоканъ-чай 1—2′ глубины.

II. Отъ входа въ лѣсъ за с. Цалбанъ до р. Сиртыкъ-чай. Менѣе легкій участокъ до горнаго ручья карачай (татарск., по лезгинск. Чайрабъ-чай) дорога проселочная съ незначительными подъемами и спусками. За ручьемъ дорога становится труднѣе, особенно тотъ участокъ ея, гдѣ Бѣлоканъ-чай течетъ въ глубокой (10—20°) трещинѣ; здѣсь дорога представляетъ иногда карнизъ въ $^1/_2$—$1^1/_2$ шага ширины, причемъ разъѣхаться двумъ встрѣчнымъ значительнымъ караванамъ неимовѣрно трудно. Нерѣдко дорога пробивается сквозь просѣченную скалу, причемъ въ такихъ мѣстахъ такъ узко, что лишь можетъ только лошадь ноги поставить, такія мѣста слѣдовало-бы въ случаѣ движенія войскъ заблаговременно разработать. Не менѣе рѣдко дорогу загораживаютъ свалившіеся деревья, черезъ которые приходится или перелѣзать, или проходить сквозь прорубленные въ нихъ узкіе (1 челов.) проходы. Такимъ образомъ уже за Карачаемъ дорога допускаетъ лишь вьючное движеніе, ибо миновать трудныя мѣста движеніемъ по бокамъ дороги и въ обходъ ихъ непозволяютъ крайне крутыя и лѣсистыя высоты (по бокамъ дороги).

III. Отъ Сиртыкъ-чая до урoч. Акималда 3-й по трудности участокъ. Черезъ Сиртыкъ-чай вбродъ 1—$1^1/_2$′ глубины, далѣе дорога идетъ вилоть до Акималды по рѣдкому лѣсу и на первыхъ полутора верстахъ вьется зигзагами средней трудности, пробиваясь черезъ находящіеся на дорогѣ камни и скалы. Эти зигзаги недалеко отъ Сиртыкъ-чая выходятъ на маленькую поляну «Цертель тахта» **). За зигзагами дорога слѣдуетъ до Акималды по болѣе ровной мѣстности.

IV. Отъ Акималды до перевала. Акималда представляетъ открытую полянку, за которой дорога пересѣкаетъ маленькій участокъ лѣса ($^1/_2$ версты), а

*) Каменникомъ называютъ жители каменистое широкое русло рѣки, заполняемое послѣдней лишь въ половодье.

**) «Тахта»—плато.

далѣе до перевала идетъ по совершенно голой скалистой мѣстности. На этомъ участкѣ дороги подъемъ на г. Гороллоноко до крайности тяжелъ. Крутые (до 45°) подъемы, высѣченные зигзагами въ скалѣ (нерѣдко ступеньками) исключаютъ возможность безопасно двигаться верхомъ (копыта скользятъ по скалѣ, а скаты въ пропасть <45°). Подъемъ настолько труденъ, что, сдѣлавъ много 2—3 зигзага, приходится останавливаться на нѣсколько минутъ, чтобы перевести духъ. Туземцы здѣсь особенно практикуютъ способъ взбираться (и даже спускаться), держась за хвосты лошадей. Затѣмъ временами лошадь порывается, ища инстинктивно облегченія, успѣннымъ аллюромъ преодолѣть крутость; туземцы рекомендуютъ непозволять этого лошадямъ («пожалуйста не бѣги»), такъ какъ за секундным ускореніемъ аллюра лошадь приходитъ въ совершенное изнеможеніе, шатается и уже на долго сравнительно теряетъ способность двигаться.

Протяженіе всей дороги 22—25 верстъ (по изгибамъ). На подъемъ употреблено 8 часовъ и 4½ часа на спускъ (въ томъ числѣ 2—3 остановки по 10—15 минутъ.

Грунтъ дороги только на ровныхъ мѣстахъ обыкновенный, всѣ-же подъемы скалисты по большей части.

Дорога изъ Бѣлоканъ на Маалъ-Россу одна, но она часто становится не замѣтной, благодаря скалистому грунту, или массѣ тропинокъ по сосѣдству, пробитыхъ барантой, почему необходимъ хорошій проводникъ.

Движеніе по сторонамъ возможно крайне рѣдко.

Населенныхъ пунктовъ 2, оба въ началѣ пути. Сел. *Бѣлоканы* 1300 дымовъ, чистоплотное, зажиточное лезгинское селеніе. Дворы широкіе, чистые, лужайкой, большіе фруктовые сады, дома двухъ-этажные каменные. *Цалбанъ* 10 дымовъ въ сторонѣ отъ дороги.

Труднѣйшіе участки пути при подъемѣ на Цертель-тахту и далѣе и на г. Гороллоноко, миновать ихъ невозможно.

Мѣста для бивака: 1) отъ околицы Бѣлоканъ до брода на Бѣлоканъ-чаѣ на 6 баталіоновъ. Вода въ этой рѣкѣ мутная, но ее быстро очищаютъ въ холщевыхъ коническихъ мѣшкахъ, прямо процѣживая. Къ Сѣв. отъ Цалбана на 6—8 батал., на Цертель-тахтѣ на 2 батал., на Акималдѣ 4—6 батал. и на перевалѣ (въ 1859 лагерь отряда Шаликова. Опис. Дагестана Соловьева). Позицій выдающихся нѣтъ, хотя дѣйствія допускаютъ равнина у Бѣлоканъ, лѣвый берегъ Спртыка, Акималда. Въ Маѣ 1847 г. Мулла Шабанъ отступилъ передъ генер. Шварцемъ въ Дагестанъ и испортилъ и безъ того едва проходимый подъемъ на Маалъ-Россу (трехлѣтн стр. 214). 3 Іюня 1847 г. Шабанъ снова былъ на Акималѣ. Генералъ Шварцъ обошелъ его и изъ Дагестана, черезъ Маалъ-Россу зашелъ въ тылъ ему; Шабанъ бѣжалъ въ горы Губахъ (на Зап). Оказалось, что между Акималомъ и Маалъ-Россой 10 заваловъ, которые трудно-бы аттаковать, если-бы наступалъ Шварцъ съ Ю. (стр. 225), 9 Августа 1847 г. русскіе выдержали на Акималѣ ночное нападеніе Шабана на перевалъ. Вообще-же этотъ перевалъ допускаетъ движеніе пѣхоты, кавалеріи и вьючныхъ обоза и артиллеріи. Снѣгъ 27-го Сентября былъ встрѣченъ лишь на самомъ перевалѣ. Планы Е г, з и А г вполнѣ заслуживаютъ довѣрія.

Перевалъ Гудуръ-Дагъ.

(Туземцы произносятъ Годоръ-Дагъ). На этотъ перевалъ дороги идутъ отъ г. Закаталы черезъ с. Джары, гору Динди и на Гудуръ.

I. Участокъ Закаталы—с. Джары. До сел. Джары прекрасная грунтовая проселочная дорога идетъ по эспланадѣ крѣпости. Въ с. Джары дорога столь-же широкая, но ограниченная съ боковъ стѣнками изъ булыжника и усѣянная имъ въ большомъ количествѣ, менѣе удобна для движенія. Движеніе на повозкахъ еще возможно.

II. Джары—Динди. Сюда ведутъ 3 дороги: а) Джары-Аковалдалъ-Динди до с. Акована дорога идетъ такъ: круто спускается къ Акованъ-чаю (онъ же Тарехъ) двигаться только верхомъ, пѣшкомъ и на вьюкахъ; переходитъ вбродъ эту горную рѣчку (глубины 1—1½′) и затѣмъ круто поднявшись на терассу Аковандага, проходитъ сквозь с. Акованъ (собственно безлюдные выселки). Отъ с. Акована до г. Динди тропинка часто пропадаетъ (проводникъ необходимъ), сначала она идетъ вдоль теченія Акованъ-чая черезъ поваленныя деревья, а затѣмъ зигзагами вьется до хребта Аковандага и повернувъ затѣмъ налѣво, слѣдуетъ почти по самой вершинѣ его. Этотъ участокъ пути имѣетъ уже вполнѣ характеръ горной тропы, особенно зигзаги, хотя трудность послѣднихъ можетъ быть названа средней. Версты за 3 до Динди выходитъ на оголенныя вершины и здѣсь грунтъ становится иногда скалистымъ, благодаря чему тропинка временно исчезаетъ. Подъемъ по зигзагамъ верхомъ крайне утомителенъ для лошади, но опасности непредставляетъ. Движеніе вьюковъ въ лѣсистой части пути затруднителенъ благодаря густымъ зарослямъ. 30 Сентября г. Динди и далѣе все было подъ снѣгомъ. Перевалъ оказался закрытымъ. Снѣгъ не глубокъ на г. Динди до полуголѣни, но такъ обледенѣлъ на поверхности, что лошадь не рѣдко не пробиваетъ копытомъ (при движеніи шагомъ). Пройти можно при помощи кошекъ, (которыхъ у меня не было), иначе трудно не сорваться съ обледенѣлаго карниза въ яръ, ибо тропа почти заплыла; б) Прямая тропа отъ Джаръ на Динди, по словамъ жителей только вьюки не могутъ проходить (сильно заросшая), но пѣшему и конному доступна; в) Дорога Шамиля. До хребта Гамзагоръ начинается крутымъ подъемомъ со скалистымъ грунтомъ, трудность подъема посредственная, но утомительна благодаря продолжительности. За Гамзагоромъ и до Динди дорога могла бы быть названа полевой и порядочной, если бы она не была въ нѣкоторыхъ мѣстахъ размыта до того, что лошадь еле ногу имѣетъ мѣсто поставить, да и высота 103 представляетъ скалу на которую даже и на конѣ лѣзть утомительно, хорошо, что подъемъ этотъ еще короткій.

г) Наконецъ на 5-ти верстѣ показана дорога черезъ Кинто-Тахта, но она, по словамъ жителей до Динди не доходитъ.

III. Динди—Гудуръ-Дагъ. Мною пройдено лишь полъ пути Динди-Нюоръ-Баши, по словамъ проводника далѣе дорога сносна (когда перевалъ открытъ), исключая подъемовъ на Дабатъ-дагъ и Гудуръ-дагъ.

Протяженіе всего пути 23—28 в (по изгибамъ) до Нюоръ-Баши 7 час подъема.

Грунтъ дороги черезъ Акованъ въ лѣсистой части, а по Шамилевой на Гамзагорѣ обыкновенный, подъемы же вездѣ скалисты.

Движеніе по сторонамъ дороги возможно изрѣдка уже на Динди.

Населенныхъ пунктовъ 2: г. Закаталы (собственно Закэ-тали) Закэръ Тала-Захарово поле (опис. Тифл. губ. Филипова стр. 214).

Въ періодъ Кавказскихъ войнъ дагестанцы нерѣдко спускались въ Закатальскій округъ и, пользуясь имъ какъ плацдармомъ, производили набѣги на Закавказье Джарцы, населяющіе Закатальскій округъ, неоставались безучаст-

ными. Вотъ для удержанія ихъ въ покорности и обезпеченія отъ набѣговъ въ 1830 г. построено укрѣпленіе у Закаталъ при Паскевичѣ Эриванскомъ а въ 1863 г. 500 чел гарнизона выдержали до подхода подкрѣпленій осаду 5/т. Хаджи Муртуза. Каменная ограда высотою 20—15′, неприкрытая снаружи земляной одеждой, въ настоящее время не можетъ служить укрѣпленіемъ противъ артиллеріи, а только препятствіемъ для пытающихся овладѣть штурмомъ.

Въ Январѣ 1804 г. Г.-М. Гуляковъ увлекся преслѣдованіемъ Джарцевъ, втянулся въ ущелье и былъ убитъ, отрядъ отступилъ. (Филип. стр. 220)

Въ 1830 г. Паскевичъ рѣшилъ покончить съ этимъ опорнымъ пунктомъ, оплотомъ возстанія (с. Джары), Джарцы обратились за помощью въ Дагестанъ, но тѣ не могли перейти Гудуръ-дага за большимъ снѣгомъ, благодаря чему Джарцы принуждены были покориться. (Война на Вост. Кавк. съ 1824—34 г. Волконскій гл X, стр. 177).

С. Джары 750 дымовъ лѣтнее жительство Джарцевъ, которые на зиму уходятъ въ с. Дапачи. С. Джары имѣетъ характеръ лезгинскаго поселенія въ родѣ Бѣлокапъ.

Мѣста для бивака: 1) Въ самомъ селеніи Джары и Аковапъ дворы годны для бивака на 1—2 батал. каждый. 2) Вершина Диди допускаетъ остановку на краткій отдыхъ лѣтомъ, но на ночь лучше останавливаться въ лѣсу. 3) На эспланадѣ Закатальской крѣпости.

Позицій нѣтъ выдающихся, но на Диди можно задержаться баталіону противъ наступающаго изъ Дагестана.

Перевалъ открытъ въ среднемъ: Іюль, Августъ и половину Сентября.

Изъ 3 дорогъ для подъема я предпочелъ-бы Шамилевскую.

Диди Дагъ.

I. Отъ с. Б. Мухахъ до урoч. Агдамъ-Тахта. Дорога все время идетъ по обширному каменнику, пересѣкая многочисленные рукава Мухахъ-чая, Бююкъ-чая и Диди-чая. Дорога допускаетъ движеніе по 2, иногда и по 3, но какъ весь каменникъ, такъ и она не постоянны; довольно ливня чтобы и физіономія каменника и дорога измѣнились. Въ половодье дорогу избираютъ по незалитымъ водою мѣстамъ, такъ что сообщеніе не прекращается. Дорога усѣяна каменьями и хотя арбы и ѣздятъ, но лучше считать ее хорошей вьючной чѣмъ арбной. Этотъ участокъ много способствуетъ своимъ постояннымъ и ровнымъ скатомъ незамѣтному и незатруднительному подъему.

II. Отъ урoч. Агдамъ-Тахта до перевала начинается средней трудности зигзагами (всю дорогу можно неслѣзая съ коня), сначала зигзаги въ лѣсу, затѣмъ открыто ширина $^1/_2$—$1^1/_2$ шага. На первой половинѣ участка встрѣчается каменный старинный мостъ въ $1—1^1/_2$ шага ширины, безъ перилъ съ земляной насыпью по серединѣ моста. Мостъ черезъ трещину въ 10—15 шаговъ, высотою въ 7°. За мостомъ снова зигзаги крутые но непродолжительные. 3 Октября снѣгъ встрѣтилъ уже съ моста. За зигзагами идетъ легкій подъемъ до перевала, гдѣ имѣется т. н. караванъ-сарай (каменная ненаселенная хижина) сюда же справа, говорятъ, отъ с. Джимджимаса выходитъ т. н. «троечная» дорога (якобы при Шамилѣ ѣздили русскіе по ней на тройкахъ. Сомнительно—ширина мала: шага 2). Теперь по троечной можно проѣхать верхомъ осенью, весной и лѣтомъ, а зимой пѣшкомъ.

На подъемѣ отъ с. Сапунчи до перевала употреблено 5 часовъ, на спускъ 1.

Грунтъ дороги на высотѣ селенія Дмимджимасъ обыкновенный, до Агдамъ-тахты каменистый, а далѣе на ровныхъ мѣстахъ обыкновенный, на подъемахъ скала.

Дороги на Дипди по Самунчи-чаю (см. 5-ти верстку) мѣстные жители незнаютъ.

Движеніе по сторонамъ дороги только на каменникѣ съ затрудненіемъ возможно (большіе камни).

Населенные пункты: Б. Мухахъ 900 дымовъ (въ родѣ Бѣлоканъ) Чардахло (тоже) 400 дымовъ. Сапунчи 150 дымовъ и Агдамъ-тахта («Бѣлая конюшня»), 25 дымовъ тѣснѣе и грязнѣе. Аляскяръ и Керъ-Юлусъ («слѣпой юлусъ, выселокъ») оба ненаселены Укрѣпленія Ашъ-кала и Шайтанъ-кала разрушены (были каменныя сомкнутыя постройки).

Труднѣйшіе участки дороги это зигзаги, миновать ихъ нельзя. Но вообще это легчайшій изъ 3 перевваловъ (Маалъ-Расса, Дипди-Дагъ и Салаватъ, о Гудурѣ молчу, потому что не былъ, да и Шамиля дорога и та труднѣе).

Мѣста для бивуковъ: возможны на дворахъ Б. Мухаха, Керъ-Юлусь-Оба и у Ашъ-калы.

Позицій выдающихся нѣтъ, но уже у Керъ-Юлусъ-Оба можетъ развернуться баталіонъ, а у Чардахло 13 Мая 1847 г. измѣнившій намъ Элисуйскій Султанъ Даніель-Бекъ, вторгнувшись изъ Дагестана, укрѣпился въ Чардахло, но выбитъ Генер. Шварцемъ (трехлѣтіе на лезг. кард. линіи 1847—1849 г. Волконскій стр. 206) и болѣе полка, дѣйствія возможны на перевалѣ. Прогнавъ за Маалъ-Рассу Шабана, Генерал. Шварцъ 26 Мая 1847 г. съ $2^1/_2$ батал. пошелъ на Агдамъ-Тахту противъ Даніель-Бека, который отступилъ на Дипди-Дагъ и усилилъ перевалъ завалами. Обойти по глубокому снѣгу нельзя было. Шварцъ предоставилъ морозу прогнать непріятеля и не ошибся, рано на разсвѣтѣ Даніель отступилъ. (Трехлѣт. стр. 215).

Перевалъ этотъ закрытъ въ Декабрѣ, Январѣ, Февралѣ и $^1/_2$ Марта.

Салаватъ.

I. Отъ Нижне-Гейнюкской почтовой станціи до с. Верхній-Гейнюкъ. Къ послѣднему селенію ведетъ много дорогъ, но въ с. Нижній-Гейнюкъ всѣ онѣ засыпаны каменниками спустившихся съ горъ потоковъ, а изъ полевыхъ дорогъ лучшая: отъ татарскаго кладбища, что на почтовой дорогѣ и дѣйствительно эта дорога прекрасная проселочная грунтовая съ легкимъ подъемомъ допускаетъ движеніе не рѣдко чуть не во взводной колоннѣ, обозы и артиллерія могутъ двигаться съ удобствомъ. По бокамъ дороги за то двигаться нельзя, ибо мѣшаетъ мелкій (до колѣна) кустарникъ, только мѣстами дорогу пересѣкаютъ спустившіеся изъ ущелья мелкіе каменники, которые впрочемъ значенія почти имѣть не могутъ и лишь передъ самымъ Верхнимъ-Гейнюкомъ дорога пересѣкаетъ обширный каменникъ.

Отъ Верхняго-Гейнюка до с. Шинъ. Мѣстность по бокамъ дороги становится открытѣе, но и пересѣченнѣе благодаря разбросаннымъ камнямъ каменника; дорога мало по малу переходитъ въ дурную проселочную, а подходя къ Шинъ-чаю, обращается въ тропинку, которая у самаго Шинъ-чая пропадаетъ. Черезъ Шинъ-чай вбродъ ($1^1/_2$—2—$2^1/_2$' глубины).

Отъ с. Шинъ до р. Салаватъ-чай. Дорога версты 1½ идетъ по каменнику, но она довольно убита и можно-бы по ней двигаться и повозкамъ, но далѣе она поднимается на уступъ праваго берега р. Шинъ-чая и представляетъ изъ себя когда то хорошо разработанную дорогу, теперь мѣстами вполнѣ разрушенную, въ такихъ мѣстахъ она тропинкой спускается къ каменнику, чтобы снова взобраться на уцѣлѣвшій участокъ прежней дороги Въ общемъ дорога всетаки можетъ быть названа сносной, движеніе допускаетъ по 2, артиллеріи и обозамъ на вьюкахъ. За ущельемъ Тахталы она совершенно переходитъ въ тропу и таковою взбирается на слѣдующій участокъ.

Р. Салаватъ-чай—Чапаръ-хана. Дорога прекрасными зигзагами средней крутости (25°) поднимается почти до самой Чапаръ-ханы. (Достоинство этихъ зигзаговъ то, что они рѣдко и незначительно мѣняютъ уголъ наклона и имѣютъ не слишкомъ короткія колѣна, что больше всего утомляетъ; только въ одномъ мѣстѣ (на серединѣ участка) эти колѣна коротки. Невыгодная сторона этого подъема, что онъ слишкомъ продолжителенъ) только за 2 версты подъемъ значительно облегчается. Грунтъ этого участка въ ровныхъ мѣстахъ дороги обыкновенный на крутыхъ зигзагахъ скалистый.

Отъ Чапаръ-ханы до перевала. Тропа крайне утомительная для подъема поднимается по скаламъ лишеннымъ всякой растительности и только въ полуверстѣ отъ столба, перевалъ изображающаго, дорога становится ровнѣе. 8 Октября 1890 г. снѣгъ былъ встрѣченъ лишь на послѣднемъ участкѣ.

Населенные пункты: Нижній-Гейнюкъ типичная лезгинская деревня въ родѣ Бѣлоканъ, но грязнѣе и бѣднѣе 400 дымовъ. Верхній-Гейнюкъ 700 дымовъ, того-же типа. Шинъ 120 дымовъ значительно бѣднѣе, благодаря отсутствію хорошихъ полей и пастбищъ. Чапаръ-хана—бѣдный трактиръ (безъ вина).

Труднѣйшій участокъ дороги отъ ущ. Тахталы до перевала минуемъ быть не можетъ.

Мѣста для бивуковъ могутъ быть выбраны на полкъ въ каменныхъ загородяхъ д. Шинъ, за ущел. Мехтали на 2 бат., у ущ. Тахталы 2 бат. и на самомъ перевалѣ у озера можно остановится для передышки 4—6 баталіонамъ.

Позиція фронтомъ къ Ю. на полкъ по серединѣ разстоянія д. В.-Гейнюкъ —д. Тала. Затѣмъ допускаетъ дѣйствія мѣстность къ Ю.—З. отъ Шина и на самомъ перевалѣ.

Перевалъ открытъ для движенія круглый годъ.

И такъ: если-бы мнѣ пришлось переваливать хребетъ зимой, то я, согласно свойствъ осмотрѣнныхъ дорогъ изъ Закатальскаго округа и Нухинскаго уѣзда до переваловъ избралъ-бы Салаватъ. Въ прочее время (весну, лѣто и осень) предпочелъ бы Дишди-Дагъ, впрочемъ зимой на Салаватъ опасно отъ мятелій и глубокаго снѣга. (Описаніе Дагестана, т. I, стр. 12).

P. S. Планы Военно-Топографическаго отдѣла и Военно-Народнаго Управленія (250° и 1 верста) прекрасны. Пятиверстка-же нерѣдко указываетъ дороги, жителямъ извѣстныя за несуществующія и даетъ названія мѣстнымъ предметамъ, на мѣстѣ иначе называемымъ. Тѣмъ не менѣе для общихъ соображеній эти планы годятся.

Штабсъ-Капитанъ
Генеральнаго Штаба *Валуевъ.*

14-го Октября 1890 г.

Рекогносцировка переваловъ черезъ Главный Кавказскій хребетъ изъ Кахетіи въ Дагестанъ.

Приступая къ описанію переваловъ черезъ Главный Кавказскій хребетъ изъ Кахетіи въ Дагестанъ, я долженъ оговориться, что время года съ 25 Сентября по 15 Октября не вполнѣ удобное для изслѣдованія ихъ, такъ какъ въ этотъ періодъ самый перевалъ уже покрытъ снѣгомъ, мѣстами доходящимъ на $1^1/_2$ арш. глубины, на перевалахъ очень часто бываютъ бури и даже снѣжныя мятели: температура воздуха, по мѣрѣ подъема, сильно понижается, такъ что ночлегъ, гдѣ либо на вершинѣ, безъ особаго риска для здоровья—положительно не мыслимъ. Принимая-же во вниманіе короткость дня, приходилось такъ организовать подъемъ, чтобы къ вечеру можнобы-было спуститься внизъ. Это 10—12 часовое, безпрерывное движеніе по крутымъ подъемамъ и спускамъ сильно изнуряло лошадей и всадниковъ; наконецъ, недостаточность знающихъ проводниковъ и при томъ владѣющихъ русскимъ языкомъ, сильно затрудняло пользованіе распросными свѣдѣніями.

30 Сентября. Перевалъ Кодорскій.

Движеніе черезъ Кодорскій перевалъ, по заявленію мѣстныхъ жителей, возможно только лѣтомъ. Съ половины Сентября на перевалѣ выпадаетъ снѣгъ и нерѣдко бываютъ страшныя бури и мятели, прекращающія всякое сообщеніе Кахетіи съ Дагестаномъ. Когда въ долинѣ идутъ, въ это время года, дожди, тогда въ горахъ непремѣнно свирѣпствуютъ снѣжныя мятели и вьюга. Тогда даже горцы, лезгины, не рѣшаются подниматься на перевалъ, опасаясь погибнуть въ снѣгу. Это дѣйствительно подтвердилось 29-го Сентября въ этотъ день шелъ сильный дождь, небо было покрыто тучами, такъ что горъ не было совершенно видно. Лезгины, спустившіеся изъ Дагестана наканунѣ, рѣшившіеся подняться, принуждены были, вслѣдствіе сильно свирѣпствовавшей въ горахъ мятели, вернуться назадъ.

Подъемъ на перевалъ начинается отъ Кахетинскаго с. Сабуи; сперва дорога идетъ, полого поднимаясь до развалинъ башни Натлисъ-Мцемели, тутъ возможно движеніе колесныхъ повозокъ, такъ какъ дорога сохранила слѣды своей, когда то бывшей, разработки. Въ настоящее время привести ее въ удовлетворительное состояніе не представитъ особаго затрудненія; необходимо только убрать съ полотна дороги большіе камни. До башни Натлисъ-Мцемели около 5 верстъ. Далѣе дорога входитъ въ ущелье, которое по мѣрѣ подъема все съуживается: по ущелью протекаетъ рѣчка Пицоби. У самой башни ручей подходитъ очень близко къ лѣвому берегу ущелья и дорога пролегаетъ между ручьемъ и берегомъ ущелья; вода мѣстами идетъ по полотну дороги, отчего она въ этихъ мѣстахъ сильно размыта, а потому необходимо воду отвести въ сторону, что прежде и было сдѣлано. Затѣмъ, пройдя версты $1^1/_2$, дорога переходитъ на правый берегъ ручья въ бродъ и уже отсюда движеніе колесныхъ повозокъ немыслимо. Русло ручья покрыто крупными камнями и для пользованія этой дорогой необходимо въ этомъ мѣстѣ устроить мостъ. Далѣе слѣды разработанной дороги, хотя и сохранились, но уже для приведенія ея въ удовлетворительное состояніе потребуется

много времени и труда, такъ какъ она сильно размыта водой и по всему протяженію замѣтны нагроможденными громадные камни. Подъемъ довольно пологъ и въ такомъ видѣ она идетъ еще версты три, но затѣмъ дорога превращается въ вьючную тропу. Пройдя еще версты полторы, старая, такъ называемая, русская дорога переходитъ черезъ р. Пицоба и, извиваясь, подымается очень кружнымъ путемъ къ башнѣ Кадоръ; въ этомъ мѣстѣ черезъ ручей вѣроятно былъ мостъ. Мѣстные жители поднимаются на перевалъ по очень узкой и крутой тропинкѣ; пройдя по ней съ четверть часа поднялась сильная снѣжная мятель, температура сильно понизилась и проводникъ заявилъ, что подъемъ будетъ не безопасенъ, а потому я рѣшилъ вернуться назадъ, тѣмъ болѣе, что дальнѣйшій путь уже не представлялъ никакихъ особенностей въ сравненіи съ пройденнымъ. Пройденный путь, при нѣкоторой разработкѣ, не представитъ затрудненій для движенія; горная артиллерія вездѣ пройдетъ, удобство его то, что вездѣ близко вода; бивакъ вполнѣ удобный у раз. башни Натлисъ и у пересѣченія старой русской дороги съ существующей теперь тропинкой.

1-го Октября Перевалъ Нинкосъ-Цехе.

Подъемъ на перевалъ Нинкосъ-Цехе начинается отъ Кварельской крѣпости, сперва путь пролегаетъ по ущелью р. Дуруджи, причемъ частью по берегу рѣки, а частью по самому руслу, загроможденному болѣе или менѣе значительной величины камнями, отчего движеніе сильно затрудняется. Нѣсколько разъ приходится переѣзжать рѣку Дуруджу; бродъ не глубокъ, но въ виду быстроты теченія, а также въ виду загроможденія рѣки камнями—переѣзды затруднительны. Пройдя версты четыре, начинается подъемъ на гору Шуа (туземцы называютъ Шуамти) подъемъ сразу становится очень крутымъ; мѣстами (на половину) скалистъ; путь вьется небольшими зигзагами по узкому гребню горы Шуа, покрытому сплошь лѣсомъ; вѣтви деревьевъ на каждомъ шагу цѣпляются за всадника, а мѣстами они спускаются на столько низко, что грозитъ даже отъ нихъ опасность. Крутизну можно опредѣлить до 45-°, ширина дороги допускаетъ движеніе только одиночнаго всадника. На подъемъ употреблено до 2 ч. времени, а это разстояніе по прямому направленію не болѣе 2½ вер. (по верстовой картѣ) вершина горы безлѣсна. Далѣе дорога идетъ по гребню къ горѣ Натари-Ялаги, склоны покрыты лѣсомъ, а вершина безлѣсна. На этой вершинѣ и въ лѣсу лезгины при своихъ поѣздкахъ въ Кварель обыкновенно ночуютъ, такъ какъ дальше уже лѣсъ не ростетъ и горы открыты; тутъ-же ближе всего вода—хотя за нею нужно спускаться къ ручейку, впадающему въ Дуруджу. Здѣсь температура сильно понижена и чувствуется холодъ. Невдалекѣ виднѣлась вершина гор. Нинкосъ-Цехе вся въ снѣгу. Дальше путь пролегаетъ по западному склону г. Пахалисъ-Тави дорога безлѣсна. На перевалѣ до 1½ арш. снѣгу, движеніе крайне затруднительно. Спускъ еще болѣе труденъ; приходится все время идти пѣшкомъ.

Движеніе черезъ перевалъ Нинкосъ-Цехе возможно только на вьюкахъ, но при этомъ надо замѣтить, что даже движеніе горной артиллеріи сопряжено съ большими трудностями и опасностями; никакой колесный обозъ двигаться положительно не можетъ и привести дорогу въ удобопроходимую средствами войскъ не представляется возможнымъ.

3-го Октября. Перевалъ Вантліашетъ.

Перевалъ Вантліашетъ. Отъ сел. В. Гавази черезъ с Сацхенисы идетъ нѣсколько дорогъ черезъ Главный Кавказскій хребетъ въ Дагестанъ, но наилучшая и притомъ кратчайшая идетъ черезъ г. Чадуніанисъ-Тави, Джеварисъ-Тави, Сакаулъ-Мта, Маурависъ-Цкалисъ-Тави къ г. Мушакъ. Тропа вьючная пролегаетъ

все время по гребню отроговъ этихъ горъ; подъемъ начинается тотчасъ-же отъ Садхенисской крѣпости; крутизна подъема около 20—30-° и и въ такомъ видѣ онъ тянется все время; мѣстами встрѣчаются площадки болѣе пологія и даже не имѣющія паденья; мѣстами-же на оборотъ крутизна нѣсколько, увеличивается, но нигдѣ она не становится такою, чтобы движеніе было-бы очень затруднительно. Сначала тропа пролегаетъ по открытому гребню г. Чадуніанисъ-Тави; по склонамъ ея растетъ лѣсъ. По мѣрѣ подъема лѣсъ сближается и тропа проходитъ лѣсомъ, по преимуществу чинаровому крупныхъ размѣровъ. Грунтъ въ большинствѣ мягкій черноземъ мѣстами встрѣчается шиферная порода, но нигдѣ нѣтъ сплошной скалы. Самая вершина г. Чадуніанисъ-Тави безлѣсна. На западномъ отрогѣ ея находятся лѣтнія кочевья лезгинъ. Дорога на самую вершину не взбирается, а проходитъ по западному склону и тутъ встрѣчается съ отрогомъ Джварисъ-Тави; этотъ пунктъ удобенъ для привала, такъ какъ тутъ наиболѣе близка вода. Затѣмъ вновь начинается подъемъ на г. Джварисъ-Тави, подъемъ не очень крутой вначалѣ, но длинный. Здѣсь замѣтно пониженіе температуры и чѣмъ дальше, тѣмъ холоднѣе. Когда я дошелъ до половины подъема то было замѣчено сильное пониженіе температуры; облака спустились и пошелъ снѣгъ: гора Маурависъ-Тави была видна вся покрытою снѣгомъ. Дальнѣйшее движеніе затруднялось сильнымъ холодомъ. Въ общемъ подъемъ на перевалъ вполнѣ удобенъ; движеніе вьюковъ нигдѣ не встрѣчаетъ затрудненій. При небольшой разработкѣ дороги возможно даже движеніе колеснаго обоза, конечно съ помощью людей. Грунтъ вездѣ такой, который позволяетъ разработку; почти нигдѣ не встрѣчается скалы. Придется главнымъ образомъ устранить корни деревьевъ которые отходятъ отъ гигантскихъ чинаръ и мѣшаютъ свободному движенію. Этотъ путь наиболѣе посѣщаемъ лезгинами постоянно и притомъ въ большомъ количествѣ можно встрѣтить движенія вьюковъ, какъ въ горы, такъ и обратно. Спускъ на всемъ почти протяженіи возможенъ верхомъ. Въ настоящее время черезъ этотъ перевалъ предположено провести шоссе для соединенія Дагестана съ Кахетіей.

5-го Октября Перевалъ Химрикъ.

Перевалъ Химрикъ. Черезъ перевалъ имѣются отъ Каратубанскаго поста двѣ дороги: одна по Мехалъ-Горскому хребту, а другая по отрогу г. Мехалъ-Гори. Послѣдняя значительно короче и по заявленію проводника, наиболѣе часто посѣщается жителями. Надо замѣтить, что постъ Каратубанскій совершенно не обитаемъ, тамъ въ настоящее время находится Чепарскій постъ состоящій изъ грузинъ, изъ которыхъ ни одинъ не бывалъ въ горахъ; затѣмъ кочуютъ нѣсколько семействъ татаръ, оставшихся на зимовку и наконецъ имѣются еще плантаціи табаку. По этому выборъ проводниковъ былъ крайне затруднителенъ. Татаринъ-проводникъ былъне мѣстный житель, а пришедшій со своими стадами. Тропа сперва идетъ по долинѣ. по которой замѣтны слѣды движенія на арбахъ, что по заявленію проводника есть слѣдъ движенія грузинъ въ лѣсъ за дровами. По прошествіи 4 вер. начинается подъемъ и тутъ слѣды колесной дороги пропадаютъ; путь обращается въ вьючную тропинку, которая сразу, довольно круто извивается въ гору. Грунтъ мягкій черноземъ, но по всему пути разбросаны свалившіеся деревья, растущаго здѣсь вѣковаго чинароваго лѣса. Это сильно препятствуетъ движенію. Приходится очень осторожно двигаться, хотя по свойству грунта и крутизнѣ подъема движеніе моглобы быть свободно. Пройдя около часу входишь на небольшое плато; затѣмъ начинается снова крутой подъемъ мѣстами каменистый, но такой дорогѣ приходится двигаться около 20 м. и затѣмъ опять около часу дорога такая-же, какъ вначалѣ. Пройдя снова около часу у

вершины отрога опять встрѣчается каменистое мѣсто, по которому приходится идти тоже около 20 м. и затѣмъ начинается опять крутой подъемъ на самую вершину Мехалъ-Гори Подъемъ неоднократно замѣняется почти горизонтальными площадками. Послѣ почти 5 час. подъема до вершины горы оставалось еще около 7 вер. Вершина лежитъ на высотѣ 10 т. фут. и покрыта очень глубокимъ снѣгомъ: при дальнѣйшемъ движеніи былъ встрѣченъ сплошной снѣгъ, который по мѣрѣ движенія впередъ все дѣлался глубже и доходилъ до $1^1/_2$ арш. По пути не было встрѣчено никого и это въ виду того, что на перевалѣ большой снѣгъ и въ это время года лезгины рѣшаются двигаться только большими партіями. Не рискуя оставаться на ночь въ горахъ, я рѣшилъ вернуться назадъ; на спускъ употребилъ около 4 час. времени. Въ общемъ движеніе возможно, но надо разчистить тропинку; воды по близости нигдѣ нѣтъ, по этому привалы затруднительны. Ближайшее населенное мѣсто отстоитъ около 50 вер. отъ Каратубанскаго поста. На самомъ посту нѣтъ ни сѣна, ни ячменя, ни даже болѣе или менѣе сноснаго домика для ночлега.

Въ заключеніе долженъ я сказать, что изъ числа мной изслѣдованныхъ перевaловъ наиболѣе доступенъ перевалъ Вантліашетъ и затѣмъ Кодорскій; перевалъ Нпникосъ Цехе крайне затруднителенъ для движенія и почти невозможенъ для разработки. Перевалъ Химрикъ затруднителенъ для движенія по своей значительной высотѣ надъ уровнемъ моря (10 т.), отъ чего здѣсь очень рано выпадаетъ снѣгъ и часто бываютъ мятели и снѣжныя бури. Поперечныя дороги,связующія пути черезъ выше указанные перевалы существуютъ только у подножія хребта отъ с. Сабуи черезъ Кварель и с. Гавази—правительственное; отъ Гавази шоссе еще идетъ верстъ 7—8, и затѣмъ прекращается, хотя дорога разработана и недостаетъ только щебня. Въ такомъ состояніи дорога идетъ черезъ Каратубанскій постъ до Лагодехъ; тутъ дорога даже въ это время года, при прекрасной погодѣ, очень плоха; перевалъ, отдѣляющій Каратубанскій постъ отъ Лагодехъ настолько размытъ, что даже верхомъ затруднительно двигаться, а потому необходимо, этотъ небольшой участокъ, верстъ въ 25, шоссировать и тогда можно свободно передвигать войска и тяжести отъ Телава, черезъ Лагодехи, Закаталы до Нухи.

Подписалъ: Генеральнаго Штаба,
Полковникъ *Гевргиновъ*.

ПОВЕРСТНОЕ ОПИСАНІЕ

береговой дороги Черноморскаго побережья, между дер. Джубгой и Посадомъ Туапсе (Вельяминовскимъ).

Рекогносцировка произведена въ концѣ Сентября мѣсяца 1890 года.

Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Общее.	Между постами.	Посты и населенные пункты.	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Ширина дороги	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя и обходныя дороги.	Бивачныя мѣста.	Примѣчаніе.
1 54	1 7	Джубгскій постъ дер. Джубга (1) дворовъ 76.	Отъ поста дорога направляется на Югъ къ морю и идетъ лѣвымъ берегомъ р. Джубги. По сторонамъ ея жилыя строенія и огороды. Долина р. Джубги. (Шир. 1 вер.) ограничена крутыми лѣсистыми скатами горъ. (2)	Колесный путь, хорошо наѣзжанный и ровный. Грунтъ песчано-глинистый.	4-	Подъемовъ и спу-овъ дорога не имѣ-ъ.	— —	Изъ дер. Джубги идутъ дороги 1, хорошая колесная на дер. Дефановскую и 2, плохая аробная на сел. Архиповку.	Большое бивачное мѣсто у дер. Джубги.	(1) Казарма Джубскаго поста перенесена съ берега моря въ самую деревню. На 5-ти верстовой картѣ сдѣлано соотвѣтствующее исправленіе. (2) Отъ Джубги до Туапсе идетъ телеграфная линія, проложенная по отдѣльной просѣкѣ по кратчайшему направленію. Телеграфныя станціи учреждены въ Джубгѣ и Туапсе.
2 53	2 6	Армянскій хуторъ. (По лѣвую сторону дороги).	Пройдя $^1/_2$ версты въ томъже направленіи дорога дѣлаетъ поворотъ отъ моря на С. В. и идетъ по крутому скату, густо заросшему лѣсомъ.	Дорога обращается въ плохую аробную и имѣетъ грунтъ хрящевато-глинистый.	3-	Со второй поло-ны версты начина-я очень крутой 20°) подъемъ на ру.	— —	Пѣшкомъ можно пройти на Тенгинскій постъ самымъ берегомъ моря (4 версты). Для верховой ѣзды этотъ путь не пригоденъ, по причинѣ каменныхъ заваловъ.	— —	
3 52	3 5	Армянскій хуторъ. (въ $^1/_2$ верстѣ вправо отъ дороги).	Сохраняя С. В. направленіе, поднимается извилинами по крутому лѣсистому скату горы.	Плохая аробная, мѣстами ухабистая и вообще неровная. Грунтъ скалистый и глинистый.	3-	На протяженіи $^3/_4$ рсты идетъ очень утой мѣстами до-дящій до 25° подъ-ъ.	— —	Дорога на хуторъ.	— -	
4 51	4 4	— —	Направленіе тоже. Мѣстность гористая крайне пересеченныя, покрытая сплошь густымъ лѣсомъ.	Плохая аробная, довольно ровная, грунтъ каменистый и хрящеватый.	3-	Нѣсколько (3) подъ-овъ и спусковъ че-ъ небольшіе пере-ы. Одинъ подъ-ъ крутой (до 25°) нется на 300 ша-въ.	— —	— —	— —	
5 50	5 3	— —	Дорога постепенно мѣняетъ прежнее Сѣверо-восточное направленіе и поворачиваетъ на Югъ; переходитъ высшую точку перевала и спускается крутыми зигзагами по заросшему сплошнымъ лѣсомъ склону горы	Прежній аробный путь въ настоящее время обратился во вьючную тропу, не удобную для движенія, вслѣдствіе большой крутизны и крайне попорченнаго скалистаго полотна дороги. Дорога имѣетъ углубленную профиль и во время дождя служитъ водостокомъ, вслѣдствіе чего на ней образовались многочисленные рытвины, промоины и уступы.	2-	Съ перевала очень утой (до 30°) ускъ тянется болѣе мъ на $^1/_4$ вер. За-мъ идетъ неболь-й подъемъ.	— —	— —	— —	
6 49	6 2	Армянскій хуторъ. (въ $^1/_2$ верстѣ влѣво отъ дороги).	Направляется на Югъ; спускается вдоль ручья по узкому лѣсистому ущелью въ долину р. Шупсуго.	При теперешнемъ состояніи дорога едва пригодна для вьючнаго сообщенія. Свойства ея тѣже.	2-	Сначала крутой 0°) спускъ на про-женіи $^1/_2$ версты; лѣе дорога посте-нно переходитъ въ ризонтальную.	— —	— —	— —	

Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Между постами.	Посты и населенные пункты.	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя и обходныя дороги.	Бивачныя мѣста.	Примѣчаніе.
7 / 48	7 / 1	**Тенгинскій постъ:** Въ $^1/_2$ верстѣ къ востоку начинаются дер. Тенгинская (Армянская) дворовъ—63. (3)	Поворачиваетъ къ морю; идетъ по довольно-широкой (1 вер.) долинѣ р. Шапсуго, окруженной крутыми лѣсистыми скатами горъ. По сторонамъ дороги поля, луга и огороды, вообще мѣстность ровная.	Колесный путь, весьма ровный и твердый. Грунтъ глинистый.	3 Подъемовъ и уступовъ не встрѣчается.	Въ полуверстѣ отъ поста переправа въ бродъ черезъ р. Шапсуго.	Отходитъ плохая колесная дорога на дер. Дефановскую (18 вер.).	Большое бивачное мѣсто между казачьимъ постамъ и д. Тенгинской.	(3) Тенгинская деревня состоитъ изъ армянскихъ хуторовъ, разбросанныхъ по долинѣ р. Шапсуго на 6—8 верстъ.
8 / 47	1 / 9	Армянскій хуторъ (у дороги).	Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ поста дорога поворачиваетъ на Ю. В. и затѣмъ поднимается на возвышенный берегъ моря.	Хорошій колесный путь постепенно переходитъ въ плохой аробный. Грунтъ глинистый. Полотно не ровное.	3-й Въ концѣ этой версты начинается крутой подъемъ.	—	Тропа идущая самымъ берегомъ моря на 3-й верстѣ прерывается, такъ какъ отвѣсныя скалы упираются прямо въ море.	Бивачное мѣсто при впаденіи р. Шапсуго въ море.	
9 / 46	2 / 8	—	Вдоль берега, въ разстояніи 1 — $1^1/_2$ версты отъ него, по гористой, покрытой лѣсомъ, мѣстности.	Очень плохой аробный путь, при глинисто—хрящеватомъ грунтѣ.	Крутой (15°—20°) подъемъ на протяженіи 300 ш. покорченный сплошными промоинами рытвинами.	—	—	—	—
10 / 45	3 / 7	—	Дорога идетъ въ нѣкоторомъ разстояніи отъ берега моря, ($1^1/_2$ вер.) по вызвышенной волнообразной, лѣсистой мѣстности.	Плохая, изрытая аробная дорога, большею частію углубленной профили. Грунтъ каменисто-хрящеватый.	2½ Четыре небольшихъ и пологихъ подъема и спуска.	—	—	—	—
11 / 44	4 / 6	Армянскій хуторъ (въ ущельѣ ручья Кружепсъ, въ 1 вер. разстоянія отъ берега моря).	Направленіе и характеръ мѣстности тѣ-же только въ концѣ этой версты дорога, спустившись съ возвышеннаго берега крутымъ извилистымъ спускомъ, идетъ на протяженіи 100 — 150 шаговъ по низменной отмели берега моря.	Свойства полотна дороги тѣ-же.	2½ Два очень крутыхъ (20°—30°), но не продолжительныхъ (100—200 ш.) подъема и спуска. Спускъ къ берегу моря имѣетъ очень крутые повороты.	Въ концѣ 2-го спуска бродъ черезъ незначительный ручей Кружепсъ всегда проходимый.	Аробная дорога на хуторъ вдоль ручья.	—	—
12 / 43	5 / 5	Армянскій хуторъ. (въ ущельѣ, на $1^1/_2$ версты влѣво отъ дороги).	Дорога опять поднимается на возвышенный берегъ на 80—100 футъ и идетъ вдоль его густымъ лѣсомъ и затѣмъ спускается къ морю.	Весьма удовлетворительная аробнал дорога. Грунтъ глинисто-хрящеватый. Полотно ровное.	4-й Въ началѣ этой версты небольшой (50 ш.) въ 10° подъемъ, а въ концѣ такой-же спускъ.	Всегда проходимый бродъ черезъ небольшой ручей Секой.	1) Аробная дорога на хуторъ вверхъ по ручью. 2) Обходная тропа для пѣшеходовъ, по береговой отмели.	—	—

Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Между постами.	Посты и населенные пункты.	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя и обходныя дороги.	Бивачныя мѣста.	Примѣчаніе.
13 — 16 42 — 39	6—9 4—1	— —	Дорога на протяженіи 4-хъ верстъ идетъ по песчаной низменной береговой полосѣ, шириною въ 50 шаговъ. Вдоль ея тянутся на протяженіи первыхъ 2-хъ вер. крутыя (до 100—150 футъ вышиною) склоны горъ, которые затѣмъ постепенно дѣлаются положе и ниже. Пологіе скаты покрыты густымъ лѣсомъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ возвышенный берегъ прорѣзывается узкими ущельями, по которымъ протекаютъ береговые ручьи.	Путь совершенно не наѣзженный; въ зависимости отъ морскихъ прибоевъ направленіе самой дороги по береговой полосѣ мѣняется, грунтъ исключительно песчаный, слегка влажный, а потому плотный. Колесное сообщеніе удовлетворительное и почти никогда не прерывается.	Ровный берегъ моря.	Береговые ручьи проходимые во всякое время.	— —	— —	
17—18 38—37	1 и 2 12—11	1) **Постъ Ново-Михайловскій.** 2) Армянскій хуторъ. (въ двухъ верстахъ вверхъ по теченію р. Пляхо).	Дорога постепенно удаляется отъ берега, по направленію къ сел. Ново-Михайловскому; при этомъ она на протяженіи первыхъ 2-хъ вер. переваливаетъ черезъ значительный лѣсной хребетъ, служащій водораздѣломъ рр. Пляхо и Нечепсуко.	Весьма удовлетворительный аробный путь. На перевалѣ встрѣчаются большія рытвины. Грунтъ глинистый, въ дождливое время глубокая грязь.	Подъемъ на перевалъ мѣстами крутой до 15° 20°. Спускъ сравнительно положе и удобнѣе.	У поста бродъ черезъ р. Пляхо.	Аробная дорога на хуторъ. *Примѣчаніе:* Черкесская дорога на гору Пляхо окончательно заросла.	Большое бивачное мѣсто около поста.	
19 и 20 36 и 35	3 и 4 10 и 9	Деревня Ново-Михайловская дворовъ 38.	Пройдя $^1/_2$ версты по ровной лѣсистой мѣстности, дорога поворачиваетъ вверхъ по теченію р. Нечепсуко и слѣдуетъ правымъ берегомъ ея черезъ сел. Ново-Михайловское, раскинутое на протяженіи $1^1/_2$ верстъ. Долина р. Нечепсуко въ этомъ мѣстѣ шириною не болѣе 1 версты.	Дорога черезъ сел. Ново-Михайловское идетъ по глинистому грунту, вообще довольно ровная и широкая.	Подъемовъ и спусковъ не встрѣчается.	Въ селеніи два незначительныхъ моста (по 2 шага) черезъ канавы.	1) Отходитъ вьючная дорога на сел. Подхребтовое. 2) Самымъ берегомъ моря идетъ пѣшеходная тропа къ Ольгинскому посту.	На правомъ берегу р. Нечепсуко большое бивачное мѣсто.	
21 34	5 8	Армянскій хуторъ. (въ концѣ этой версты).	Дорога переходитъ на лѣвый берегъ р. Нечепсуко и повернувъ на востокъ, слѣдуетъ низомъ лѣсистаго ущелья.	Хорошая аробная дорога, но въ дождливое время топкая.	Легкій подъемъ.	Бродъ черезъ р. Нечепсуко.	Вьючная тропа въ горы на хутора.	— —	
22 33	6 7	— —	Сохраняетъ тоже общее направленіе, но переходитъ на восточный склонъ ущелья и крутымъ косогоромъ поднимается на перевалъ.	Очень плохой аробный путь, по которому сообщеніе на арбахъ производится съ неимовѣрными затрудненіями. Грунтъ глинисто-каменистый.	Сплошной подъемъ на перевалъ, мѣстами очень крутой (до 35°) и изрытый).	— —	— —	— —	
23 32	7 6	— —	Поднявшись на перевалъ, тотчасъ спускается по склону узкаго ущелья, параллельно теченію ручья, впадающаго въ р. Ту. Кругомъ дикая гористая мѣстность, поросшая сплошнымъ лѣсомъ.	Свойства дороги тѣже.	Спускъ съ перевала очень крутой и совершенно не возможный для колеснаго сообщенія.	— —	— —	— —	

Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Между постами.	Посты и населенные пункты.	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Ширина дороги	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя и обходныя дороги.	Бивачныя мѣста.	Примѣчаніе.
24 30	8 5	— —	На половинѣ этой версты дорога поворачиваетъ на Югъ, къ морю и слѣдуетъ долиною р. Ту. По сторонамъ встрѣчаются прогалины, луга и пашни.	Арбная дорога. Грунтъ глинистый и хрящеватый довольно ровная и удобная для ѣзды на арбахъ.	3	Въ началѣ этой версты довольно крутой, а затѣмъ едва замѣтный спускъ.	— —	— —	— —	
25—26 30—29	9 и 10 4 и 3	— —	Дорога идетъ по срединѣ не широкой (1/2—3/4 вер.) долины, нѣсколько разъ (4) пересѣкая р. Ту. По сторонамъ—лѣсъ, мѣстами поляны и пашни.	Ровная колесная дорога. Грунтъ хрящеватый и глинистый.	4	— —	4 переѣзда черезъ р. Ту.	— —	Небольшое бивачное мѣсто.	
27 28	10 2	Деревня Ольгинская. (4) Дворовъ 18.	Сначала дорога идетъ деревней Ольгинской, а затѣмъ перелѣсками, по теченію р. Ту.	Колесная дорога. Грунтъ каменистый.	4	— —	2 брода черезъ р. Ту.	— —	Небольшія бивачныя мѣста у дер. Ольгинской.	(4) Казарма Ольгинскаго поста перенесена изъ деревни на берегъ моря. (На картѣ сдѣлано исправленіе).
28 27	12 1	— —	Идетъ рѣдкимъ лѣсомъ, 2 раза пересѣкая р. Ту, и подходитъ къ Ольгинскому посту.	Колесная дорога въ этомъ мѣстѣ обращается въ верховую тропу.	3	— —	Тоже.	— —	— —	
29 26	1 12	**Постъ Ольгинскій.**	Отъ поста вьючная тропа проходитъ поперекъ долины р. Ту, а затѣмъ, переваливъ черезъ невысокій лѣсистый хребтикъ, выходитъ на самый берегъ моря.	Вьючная тропа. Грунтъ сначала глинистый и каменистый, а затѣмъ на перевалѣ скалистый. Полотно дороги крайне изрытое.	2	Крутой (до 25°, каменистый, ступенчатый подъемъ (300 ф.) на перевалъ и сравнительно пологій спускъ къ берегу моря.	Бродъ черезъ р. Ту.	См. Примѣчаніе. (5)	— —	(5) До мая мѣсяца настоящаго года сообщеніе между сел. Ольгинскимъ и Небугскимъ производилось по вьючной тропѣ, показанной на 5-ти верстной картѣ, но въ настоящее время этотъ путь заброшенъ, потому, что вслѣдствіе весенних ливней и бури въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на перевалѣ произошли осовы этой тропы, которая такимъ образомъ совершенно исчезла на протяженіи 3-хъ верстъ. Сколько нибудь удобнаго обходнаго пути не найдено, такъ что сообщеніе между постами пришлось установить самимъ берегомъ моря, совершенно не пригоднымъ для верховой ѣзды. (Новая верховая тропа нанесена на карту).
30—32 25—23	2—4 11—9	— —	По береговой отмели въ 15 ш. шириной, усѣянной галькой а мѣстами большими и острокопечными; камнями со стороны материка возвышаются отвѣсныя скалы до 200 футъ вышиною.	Сообщеніе верхомъ производится по каменистой отмели морскаго берега. Ѣхать можно только тихимъ шагомъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ камни остроконечной формы и подбиваютъ лошадей. Вьючное сообщеніе очень затруднительно.	2	— —	— —	— —	— —	
33 22	8 5	— —		Сообщеніе возможно лишь спѣшеннымъ людямъ и то очень тихо и осторожно, потому что весь берегъ загражденъ большими обломками береговыхъ скалъ. Вьюкъ переносится на рукахъ. Непривычныя лошади могутъ попортить ноги.	2	— —	— —	— —	— —	
34—35 21—20	6—7 7 и 6	— —	Съ низменнаго берега верховая тропа поднимается въ горы и при этомъ постепенно удаляется отъ моря, переходя съ одного перевала на другой. Кругомъ гористая мѣстность и густой лѣсъ.	Узкая верховая тропа проходитъ по вязкому глинистому грунту.	2	Нѣсколько крутыхъ непродолжительныхъ подъемовъ и спусковъ.	На 7-й верстѣ деревянный мостикъ (3 шага) изъ подручнаго матеріала.	— —	— —	

Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Общее.	Между постами.	Посты и населенные пункты.	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Ширина дороги въ саженяхъ.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя и обходныя дороги.	Бивачныя мѣста.	Примѣчаніе.
36—37	8 и 9	—	Верховая тропа, соединившись на 8-й верстѣ съ прежней вьючной дорогой, направляется къ берегу моря черезъ высокій перевалъ, имѣющій крутой подъемъ и спускъ. Окружающая мѣстность представляетъ дикую, лѣсистую, горную сторону.	Вьючная тропа чрезвычайно-затруднительна даже для верхового сообщенія, вслѣдствіе неровности полотна и крутизны подъемовъ и спусковъ. Грунтъ глинистый и каменистый.	2	На 8-й вер: крутой (25°) спускъ къ рую, длиною въ 500 говъ. На 9-й вер: же очень крутой (30°) подъемъ на ревалъ и спускъ съ го къ морю. каж- й тянется 1/2 вер.	— —	На 8-й верстѣ подходитъ прежняя вьючная дорога, пришедшая въ негодность вслѣдствіе обвала— края оврага.	— —	
19—18	5 и 4									
38—40	10—12	—	По отмѣли морскаго берега вплоть до Набугскаго поста. Со стороны материка тянутся отвѣсныя скалы въ 150 футъ высоты.	Сообщеніе производится по береговой отмѣли, усѣянной камнями. На 12-й верстѣ, на протяженіи 500 шаговъ, приходится двигаться спѣшившись, такъ какъ берегъ заваленъ большими обломками скалъ.	—	— —	На 12-й верстѣ бродъ черезъ р. Небугъ.	— —	Небольшое бивачное мѣсто у дер. Небугъ.	
17—15	3—1									
41—44	1—4	**Постъ Небугскій.** Дер. Небугская (находится въ одной верстѣ разстоянія отъ поста, вверхъ р. Небугъ) дворовъ 20.	Первые четыре версты путь пролегаетъ по береговой отмѣли шириною 10 шаговъ. Съ лѣвой стороны подходятъ крутые лѣсистые скаты горъ.	Дорога не имѣетъ постояннаго направленія; сообщеніе возможно на арбахъ во всю ширину берега. Берегъ усѣянъ мелкимъ голышомъ и галькой.	10	— —	— —	Арбяная дорога въ сел. Небугъ, отъ котораго идетъ вьючная тропа на сел. Карповку.	— —	
14—11	14—10									
45	5	Усадьба Серебрякова.	Дорога, въ видѣ верховой тропы, поворачиваетъ отъ моря и слѣдуетъ черезъ небольшой перевалъ рѣдкимъ строевымъ лѣсомъ въ долину р. Агой.	Обращается въ верховую тропу, которая на 1 версту сокращаетъ кружный арбный путь. Грунтъ твердый.	1½	Небольшой (200 ш.) ьма крутой (15° 0°) подъемъ къ ъ адьбѣ Серебрякова токой-же спускъ долину р. Агой.	— —	Объѣздная (берегомъ моря) арбная дорога на сел. Карповку.	— —	
10	10									
46	6	— —	Колесный путь идетъ довольно широкій (1½ вер.) долиной р. Агой. По сторонамъ—луга, поля и перелѣски.	Арбная дорога, ровная и удобная для движенія обозовъ. Грунтъ твердый.	3	— —	— —	— —	большое бивачное мѣсто.	
9	9									
47	7	— —	Вьючная тропа направляется на Ю. В. и тянется на высокій и крутой подъемъ, имѣющій общую длину до 1¼ вер По сторонамъ мѣстность гористая, пересеченная глубокими оврагами и покрытая густымъ непроходимымъ лѣсомъ.	Очень плохая вьючная тропа идетъ извилинами на высокій подъемъ. Грунтъ глинистый и каменистый. Тропа изрыта ухабами и промоинами. Въ дурную погоду сообщеніе верхомъ становится почти не возможнымъ.	Очень крутой (20 -30°) зигзагообразный подъемъ.	Въ началѣ версты бродъ черезъ р. Агой.	Дорога на сел. Карповку.	— —		
8	8									
48	8	— —	Продолженіе подъема, а затѣмъ перевалъ и начало спуска. Направленіе дороги и свойства мѣстности тѣже.	На перевалѣ дорога имѣетъ нѣсколько лучшія качества, чѣмъ на подъемъ и спускъ	Подъемъ на 1/4 в., тѣмъ идетъ пере- лъ и начало кру- го и продолжитель- го спуска.	— —	— —	— —		
7	7									
49	9	— —	Большой спускъ на протяженіи всей версты. Окружающая мѣстность имѣетъ тотъ-же характеръ.	Спускъ чрезвычайно крутой и въ дождливое время едва доступный для движенія верхомъ: лошадь проваливается въ вязкую почву до колѣна.	Очень крутой (25 -30°) зигзагообразный спускъ на всемъ ротяженіи этой вер.	— —	— —	— —		
6	6									

Разстояніе въ обѣ стороны въ верстахъ. Общее.	Между постами.	Посты и населенные пункты.	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Ширина дороги	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя и обходныя дороги.	Бивачныя мѣста.	Примѣчаніе.
50—52 5—3	10—12 5—3	Хуторъ на 11 й верстѣ.	Дорога идетъ постепенно разширяющеюся долиной вдоль ручья Паукъ и подходитъ къ самому берегу моря. По сторонамъ дороги тянутся луга съ перелѣсками. Прилегающія горы покрыты лѣсомъ.	Дорога колесная и хорошо—наѣзженная. Довольно ровная. Грунтъ хрящевато—глинистый	3—	Встрѣчаются незначительные подъемы и спуски.	Бродъ черезъ р. Паукъ на 10-й верстѣ.	Съ 11-й версты отдѣляется двѣ вьючныхъ тропы: 1), На Кодошскій маякъ. 2), Черезъ перевалъ въ пос. Туапсе.	Встрѣчаются небольшія бивачныя мѣста	(6) Для противодѣйствія высадкѣ непріятельскаго десанта отрядъ (изъ 8-ми и болѣе баталіоновъ съ соотвѣтствующей артил.) расположится на позиціи по обѣимъ сторонамъ пос. Туапсе причемъ центромъ позиціи будетъ служить возвышенность, у подошвы которой лежитъ посадъ. Лѣвый флангъ займетъ опушку лѣса на низменномъ берегу моря, по обѣимъ сторонамъ р. Туапсе. Правый флангъ протянется до р. Паука, занявъ край обрывистаго и покрытаго лѣсомъ берега. Съ позиціи обстрѣлъ бухты превосходный. Фланги обезпечены. Лѣсистая и пересѣченная мѣстность на позиціи хорошо прикрываетъ войска. Для приведенія позиціи въ оборонительное состояніе потребуется устроить сообщеніе вдоль праваго фланга и отъ него въ тылъ на большую дорогу. Въ тылу имѣются арріергардныя позиціи, обезпечивающія отступленіе по ущелью. Главное неудобство принятія боя на этой позиціи заключается въ томъ, что непріятель будетъ имѣть перевѣсъ въ артиллерійскомъ огнѣ (изъ морскихъ орудій), подъ покровительствомъ котораго обыкновенно производится высадка десанта.
53 2	13 2	— —	Дорога идетъ по береговой отмѣли имѣющей—10 ш. ширины. Съ лѣвой стороны прилегаютъ не высокіе, крутые лисистые склоны горъ.	Колесный путь песчано—каминистому берегу моря.	5—	— —	— —	— —	— —	
54 1	14 1	**Посадъ Туапсе.** Дворовъ 79. **Туапсинскій постъ.**	Дорога идетъ черезъ посадъ Туапсе. Слѣва тянется возвышенность, справа широкая долина на ($1^1/_2$ вер.) р. Туапсе.	Колесная дорога. Грунтъ глинистый и хрящеватый.	6—	Небольшой подъемъ къ посту.	Каменный, сводчатый мостъ (20 шаговъ).	— —	Большое бивачное мѣсто (8 бат. съ артил. и кавалеріей) къ востоку отъ поста, около р. Туапсе и позиція (6).	

Генеральнаго Шта[ва] Подполковникъ *Ерофѣевъ.*

Статистическія свѣдѣнія о поселеніяхъ Черноморскаго округа, расположенныхъ по береговой полосѣ отъ дер. Джубги до сада Туапсе.

№ № по порядку.	Населенные пункты.	Число дворовъ (семействъ).	Число жителей (коренныхъ и иногородныхъ). Мужскаго пола.	Женскаго пола.	Національность населенія.	Родъ занятій.	Урожай хлѣба въ четвертяхъ. Кукурузы	Пшеницы и другихъ хлѣбовъ.	Овса и ячменя.	Сѣна въ копнахъ.	Число. Рабочихъ паръ воловъ.	Лошадей	Повозокъ разныхъ видовъ.	Число фелюгъ и другихъ легкихъ гребныхъ судовъ, для побережнаго сообщенія моремъ. Казенныхъ	Частныхъ.	Примѣчаніе.
1	Дер. Джубгская . . .	76	211	195	Русское.	Хлѣбопашество.	2[illegible]	30	5	300	12	70	20	1	2	Свѣдѣнія собраны на мѣстѣ (у старостъ) и провѣрены въ управленіи Начальника Черноморскаго Округа.
2	— Армянская (Тенгинская).	63	317	263	Армяне.	Хлѣбопашество и табаководство.	4[illegible]	150	—	200	104	73	10	—	1	
3	— Ново-Михайловская . .	38	106	99	Русское.	Хлѣбопашество.	1[illegible]	30	—	1200	53	19	30	—	2	
4	— Ольгинская	18	88	97	Русское.	Хлѣбопашество.	[illegible]	65	8	460	22	20	15	—	1	
5	— Небугская	20	74	60	Русское.	Хлѣбопашество.	[illegible]	20	—	400	18	11	10	—	1	
6	— Карповка	46	204	190	Горцы Шапсугск. плем.	Хлѣбопашество.	3[illegible]	60	6	2060	122	Неизвѣстно.		—	—	
7	Пос. Туапсе	79	215	182	Разноплеменное.	Городскіе промыслы и торговля.	—	—	—	—	—	—	—	3	4	

Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ *Трофѣевъ.*

Общее заключеніе о сухопутномъ и морскомъ сообщеніяхъ вдоль Черноморскаго побережья, отъ деревни Джубги до посада Туапсе въ связи съ краткимъ военно-статистическимъ очеркомъ этого участка береговой полосы.

Общій характеръ поверхности.

Береговая полоса отъ д. Джубги до пос. Туапсе занимаетъ площадь въ 54 версты длиною и отъ 25 до 35 вер. въ ширину. Въ военномъ отношеніи значеніе имѣетъ только не широкая полоса, (отъ 4 до 5 вер.), прилегающая къ морю, по которой возможно какое нибудь сообщеніе. Вся же остальная мѣстность вплоть до главнаго хребта, между Шабановскимъ и Чилипсинскимъ (Гойтхскимъ) перевалами, представляетъ безлюдную и лѣсную горную страну, лишенную всякаго сообщенія. По устройству поверхности описываемый раіонъ представляетъ рядъ горныхъ отроговъ, раздѣленныхъ между собою глубокими ущельями, направляющихся отъ главнаго хребта въ перпендикулярномъ направленіи къ берегу моря, постепенно понижающихся и круто упирающихся въ море. Со стороны моря берегъ имѣетъ видъ отвѣсной стѣны, отъ 20 до 50 саженъ высотою. Вдоль берега, между подошвою возвышеннаго берега и водою тянется узкая (10—50 шаговъ) низменная песчано-каменистая полоса, мѣстами служащая единственнымъ средствомъ сообщенія между прибережными поселеніями.

Свойства береговыхъ рѣкъ.

Къ болѣе или менѣе значительнымъ береговымъ рѣкамъ, текущимъ въ море съ главнаго хребта и имѣющимъ вліяніе на сообщеніе по береговому раіону, относятся: р. р. Джубга, Шапсухо, Пляхо, Неченсуко, Ту, Небугъ, Агой, Поукъ, (Дзешишха) и Туапсе. Эти рѣчки въ обыкновенное время текутъ незначительными ручьями, проходимыми въ бродъ во всѣхъ мѣстахъ. Но въ періодъ таянія снѣга въ горахъ (Мартъ и Апрѣль мѣсяцы и главнымъ образомъ послѣ сильныхъ и продолжительныхъ дождей, онѣ быстро наполняются водой, широко разливаются и становятся не проходимыми въ бродъ, вслѣдствіе глубины, быстроты теченія и вязкости грунта въ залитыхъ водою низменныхъ мѣстахъ. Задержка на переправахъ продолжается отъ нѣсколькихъ часовъ до 2—3 дней. Частые дожди, выпадающіе раннею весною и позднею осенью, отъ которыхъ разливаются самые незначительные ручьи, могутъ совершенно разстроить разсчеты на сколько нибудь правильное передвиженіе войскъ.

Мостовъ черезъ рѣки не существуетъ, но для устройства ихъ имѣется много подручнаго матеріала.

Климатическія особенности.

Климатъ морской теплый; въ долинахъ снѣгъ выпадаетъ весьма рѣдко и быстро таетъ. Вообще климатъ здоровый; исключеніе составляютъ нѣкоторыя мѣстности, преимущественно въ низовьяхъ береговыхъ рѣкъ; тамъ морскими буранами задерживается вода, потомъ застаивается и образуетъ топкія мѣста, заростающія болотными растеніями, которыя вслѣдствіе гніенія создаютъ благопріятную почву для развитія лихорадочной міазмы. Лихорадкой страдаютъ большею частью казаки, занимающіе кордонную линію по берегу моря. Привычные же къ климату мѣстные жители легко переносятъ его. Принятіемъ соотвѣтствующихъ мѣръ возможно совершенно оздоровить лихорадочныя мѣстности.

При выборѣ биваковъ и при квартирномъ расположеніи войскъ необходимо соображаться съ указаніями мѣстныхъ старожилъ, точно—опредѣляющихъ климатическую особенность каждаго участка мѣстности, относительно лихорадочности и направленія господствующихъ въ каждомъ ущельѣ вѣтровъ, также вліяющихъ на здоровье людей.

Раститель-ность. Теплый климатъ и большое количество выпадающей влаги вызываетъ сильную ростительность. Все описываемое пространство сплошь покрыто густо заросшимъ, въ большинствѣ случаевъ, едва проходимымъ лѣсомъ, состоящимъ изъ самыхъ разнообразныхъ породъ. Обнаженными отъ лѣса остаются только отвѣсныя скалы, встрѣчающіяся здѣсь очень рѣдко, и небольшіе участки въ долинахъ рѣчекъ, распаханные для посѣва или разчищенные подъ выгоны и луга.

Главные породы лѣса: дубъ, букъ, грабъ, пихта, кленъ, и яссень; примѣсь къ нимъ тополь, липа, осина, каштанъ и вишня. Кромѣ того, на мѣстахъ прежнихъ ауловъ горцевъ встрѣчаются: барбарисъ, грецкій орѣхъ, инжиръ, яблоня, слива, виноградъ и тутовое дерево. Лѣсъ, влѣдствіе бездорожья, вовсе не эксплоатируется

Населеніе. До 1864 года населеніе этой мѣстности состояло изъ разноименныхъ горскихъ племенъ, жившихъ небольшими аулами по всей береговой полосѣ. Населеніе было весьма густое. Для сообщенія между аулами существовало очень много въючныхъ и верховыхъ тропъ, которыя отчасти и показаны на 5-ти вер. картѣ; въ настоящее же время отъ этихъ тропъ остались едва замѣтные слѣды такъ какъ сообщеніе по нимъ не производится уже десятки лѣтъ. Съ переселеніемъ горцевъ въ Турцію эта мѣстность была занята казаками, которые образовали станицы и вошли въ составъ Шапсугскаго береговаго баталіона; до 1871 г. они состояли въ вѣдѣніи военнаго Министерства, а затѣмъ все населеніе было перечислено въ гражданское вѣдомство и станицы переименованы въ деревни. Нѣкоторые мѣста были заселены армянами и греками, выходцами изъ турецкой арменіи. Оставшіеся горцы сгруппировались въ сел. Карповкѣ

Подробныя свѣдѣнія о населенныхъ пунктахъ въ побережной полосѣ имѣются въ прилагаемой таблицѣ.

Деревни расположены въ устьяхъ рѣкъ вдоль морскаго берега. Населеніе малочисленное, крайне бѣдное и непредпріимчивое. Хлѣбопашество, составляя главный родъ занятій, несотвѣтствуетъ почвеннымъ и климатическимъ условіямъ мѣстности. Хлѣбнаго зерна далеко не хватаетъ для собственнаго прокормленія жителей. Высшая сельско-хозяйственная культура: садоводство, виноділіе, шелководство, табаководство, огородничество и пчеловодство, (даже скотоводство и лѣсопромышленность) не могла привиться среди неподготовленнаго населенія, взятаго съ плоскости отъ сохи и водвореннаго въ этотъ багатый, но своеобразный по природѣ край. Фруктовые сады, оставленные горцами и до настоящаго времени служившіе подспорьемъ для жителей, вслѣдствіе хищнической эксплоатаціи, приходятъ въ совершенный упадокъ.

Такимъ образомъ при движеніи по описываемой мѣстности самаго не большаго отряда нельзя разсчитывать на мѣстное продовольствіе людей и лошадей. Подвозъ всѣхъ жизненныхъ продуктовъ за войсками по состоянію дорогъ не всегда возможенъ, слѣдовательно въ случаѣ надобности придется заблаговременно устраивать продовольственные склады при помощи судовъ береговой флотиліи.

Пути сообщенія. Сообщеніе между населенными пунктами вдоль береговой полосы производится сухимъ и морскимъ путями.

А) Сухопутныя.

Для сухопутнаго сообщенія имѣется только одинъ путь, подробно описанный въ прилагаемомъ маршрутѣ.

Общее протяженіе его отъ дер. Джубгской до пос. Туапсе 54 вер. дорога идетъ или самымъ (низменымъ) берегомъ моря или черезъ горные отроги, подходящіе къ морю, пересѣкая многочисленныя ущелья и береговыя рѣчки, но при этомъ не удаляясь отъ берега далѣе 4—5 верстъ. На возвышенныхъ мѣстахъ дорога пролегаетъ черезъ сплошной лѣсъ, по очень узкимъ просѣкамъ. Хотя нѣкоторые участки дороги и допускаютъ колесное движеніе, по преимуществу аробное, но въ общемъ все же эту дорогу при настоящемъ ея состояніи слѣдуетъ отнести къ разряду вьючныхъ и даже просто верховыхъ и на этомъ основывать разсчеты передвиженія по ней войскъ. Большія затрудненія встрѣчаются на подъемахъ и спускахъ черезъ перевалы, изъ которыхъ главнѣйшіе между деревнями: Джубгой и Армянской (съ 3-й до 6-й вер.), Новомихайловской и Ольгинской (6-я 7-я вер.), Ольгинской и Небугской (одинъ на 1 верстѣ, другой—съ 7-й до 9-й вер.), Небугской и Туапсе (съ 7-й до 9-й вер.). Здѣсь дорога мѣстами съуживается до одного шага, идетъ чрезвычайно большими уклонами (25—35°) и дѣлаетъ крутые зигзаги. Полотно дороги въ большинствѣ случаевъ не ровное, изрытое ухабами и промоинами. Вслѣдствіе углубленной профили, дорога во время дождя обращается въ водосточную канаву, причемъ на скалистомъ грунтѣ образуются уступы, въ видѣ лѣстницы, а глинистая почва расползается до непроходимости. Вообще дорога слишкомъ запущена и съ уходомъ войскъ, разработывавшихъ ее въ 60-хъ годахъ, вовсе не ремонтировалась, такъ что мелкія исправленія не принесутъ пользы. Для установленія колеснаго сообщенія вдоль береговой полосы, если не предвидится продолженія новаго пути, необходимо прежде всего разработать дорогу на указанныхъ перевалахъ произведя, новый трасъ по крутымъ скатамъ горъ. Также надо принять во вниманіе, что часть дороги между дер. Ольгинской и Небугской, въ настоящее время вовсе не существуетъ. Въ Маѣ мѣсяцѣ этого года во время ливней и бури дорога на перевалѣ обвалилась на нѣсколько верстъ, а потому казаки принуждены были сообщаться между постами вдоль самаго берега моря, который въ этомъ мѣстѣ совершенно не пригоденъ для верховой ѣзды. Въ одномъ мѣстѣ на разстояніи почти цѣлой версты этотъ берегъ заваленъ обломками скалъ. между которыми могутъ проходить только пѣшеходы и привычныя казачьи лошади, облегченныя отъ всякаго вьюка Въ зимнее время сообщеніе по обледенѣвшимъ обломкамъ скалъ немыслимо. Въ другихъ мѣстахъ побережнаго пути, гдѣ дорога выходитъ на узкую береговую отмель, колесное движеніе вполнѣ возможно по песчаному или, покрытому мелкой галькой, наносному грунту. Морскіе прибои въ весьма рѣдкихъ случаяхъ (2—3 раза въ годъ), доходятъ до отвѣсныхъ скалъ и прерываютъ движеніе по берегу. Для слѣдованія пѣшеходовъ вдоль берега на всемъ протяженіи отъ Джубги до Туапсе встрѣчаются непреодолимыя препятствія въ 2-хъ мѣстахъ: у Тенгинскаго поста и у Кодошскаго маяка, гдѣ скалы упираются прямо въ море на большую глубину.

На основаніи всего вышеизложеннаго слѣдуетъ заключить, что передвиженіе войскъ (безъ колеснаго обоза) вдоль описываемаго участка береговой полосы вообще не удобно и подвержено неблагопріятнымъ случайностямъ, но возможно для незначительныхъ отрядовъ съ легкимъ вьючнымъ обозомъ во время установившейся хорошей погоды. Что касается вопроса объ устройствѣ обороны на этомъ пути, то рѣшеніе его, по свойствамъ мѣстности, не представляетъ затруд-

ненiй, такъ какъ задержать наступленіе возможно на всякомъ шагу порчею пути и обороной трудно доступныхъ позицій.

Б) Морское. Морское сообщеніе вдоль берега производится на небольшихъ парусныхъ судахъ, принадлежащихъ береговой гребной флотиліи и частнымъ лицамъ. Всѣхъ судовъ на этомъ участкѣ берега 15, изъ нихъ 4 казенныхъ фелюги, поднимающихъ 25 человѣкъ, пассажировъ и свыше 150 пудовъ тяжестей и 11 частныхъ мелкихъ судовъ. Но сообщеніе моремъ на парусныхъ судахъ, при всемъ искуствѣ шкиперовъ, по причинѣ не постоянства погоды и береговыхъ вѣтровъ, дующихъ изъ ущелій, затруднительно и подвержено непредвиденнымъ случайностямъ. Причалъ къ берегу во время прибоевъ требуетъ посторонней помощи и сопряженъ съ большой потерей времени. Такъ что этотъ способъ передвиженія въ военное время, когда берегъ будетъ находиться въ нашихъ рукахъ, можетъ быть примѣненъ какъ дополнительное средство къ сухопутному сообщенію вдоль берега.

Пункты высадки. Закрытыхъ бухтъ на этомъ участкѣ берега нѣтъ. Большія суда останавливаются на якорь въ отдаленіи $^3/_4$ или 1 версты отъ берега; на этомъ разстояніи глубина моря достаточно велика вдоль всего берега. Высадка можетъ быть сдѣлана съ мелкихъ судовъ и по преимуществу при впаденіи береговыхъ рѣчекъ, на пространствѣ отъ $^1/_2$ до 2 верстъ вдоль берега. Въ прочихъ мѣстахъ встрѣчаются береговые подводные скалы (рифы), о которыя можетъ разбиться даже небольшое судно. Во время болѣе или менѣе сильныхъ прибоевъ высадка не возможна.

При рѣшеніи вопроса о пунктахъ высадки непріятельскаго десанта, слѣдуетъ имѣть въ виду возможныя операціонныя направленія, которыя и обусловятъ мѣста высадки, такъ какъ по свойствамъ прибережной мѣстности и за отсутствіемъ дорогъ, непріятелю, высадившемуся въ сторонѣ отъ пути наступленія, не представляется возможности быстро и съ успѣхомъ развить наступательныя дѣйствія.

Операціонными путями для десантныхъ войскъ противника на описываемомъ участкѣ могутъ служить двѣ дороги: 1) дорога идущая отъ сел. Джубы на г. Екатеринодаръ, черезъ Шебановскій перевалъ (*) и 2) Майкопо-Туапсинская дорога; этотъ послѣдній путь обусловливаетъ высадку непріятеля въ Туапсинской бухтѣ на пространствѣ $2^1/_4$ верстъ по береговой линіи. Для противодѣйствія высадкѣ, если это будетъ признано возможнымъ, отрядъ прикрывающій Майкопскую дорогу, расположится на позиціи, указанной въ подробномъ описаніи береговой дороги.

Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ *Ерофѣевъ.*

---

*) Задача другаго офицера.

ПОВЕРСТНОЕ ОПИСАНІЕ

МАЙКОПО-ТУАПСИНСКОЙ

ДОРОГИ.

Рекогносцировка произведена въ началѣ Октября мѣсяца 1890 г.

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
1	1	**Посадъ Туапсе.** Дворовъ 19. Туапсинскій постъ.	По выходѣ изъ пос. Туапсе дорога идетъ по сѣверному краю широкой (1—1 1/2 в.) долинѣ р. Туапсе. Слѣва прилегаютъ лѣсистые пологіе скаты горъ, а справа лежитъ луговая равнина, мѣстами заросшая лѣсомъ.	Широкая, хорошо наѣзженная дорога, удобная для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Грунтъ глинисто-хрящеватый, большой грязи обыкновенно не бываетъ. Ширина дороги отъ 8 до 9 шаговъ (1).	Въ концѣ верстъ небольшой перевалъ съ пологими зигзагообразными подъемомъ и спускомъ. (2).	Каменный мостъ черезъ ручей въ посадѣ Туапсе, длиною 20 шаговъ, шириною 6 шаговъ.	Отходитъ дорога на деревню Вельяминовскую и далѣе на пас. Сочи.	Бивачное мѣсто (на 8 батальоновъ съ артиллеріею и кавалеріею) къ востоку отъ посада, на берегу р. Туапсе.	1) Ширина дороги на всемъ протяженіи между Туапсе и г. Майкопомъ колеблется въ предѣлахъ отъ 7 до 12 шаговъ На косогорахъ и на перевалахъ она обыкновенно нѣсколько съуживается.
135	9								2) Уклоны на всемъ пути, за малыми исключеніями, не велики около 1/20, такъ что для движенія артиллеріи и обозовъ крутизна подъемовъ и спусковъ мало ощутительна; большее значеніе имѣетъ продолжительность ихъ.
2 и 3	2 и 3	— —	Направленіе дороги и свойства мѣстности по сторонамъ ея тѣ-же. На лѣвомъ берегу р. Туапсе находится деревня Вельяминовская. Долина начинаетъ постепенно съуживаться; окружающія ее горы повышаются.	Свойства дороги въ общемъ тѣ-же. На 2-й верстѣ встрѣчаются канавки и промоины.	— —	На 2-й верстѣ— небольшой каменный мостъ. На 3-й верстѣ бродъ по каменистому руслу ручья.	Со 2-й вер. отдѣляется дорога на дер, Вельяминовскую.	— —	
134 и 133	8 и 7								
4	4	— —	Свойства мѣстности тѣ-же. Ширина ущелья не болѣе 1/2 версты. Скаты круты покрытые лѣсомъ.	Дорога ровная. Грунтъ глинисто-хрящеватый.	— —	Два брода рядомъ въ мѣстѣ крутаго изгиба р, Туапсе. (3).	Пѣшеходная тропа (300 ш.) по крутому склону горы, въ обходъ бродовъ. (По этой тропѣ возможно проводить лошадей въ поводу).	— —	3) Во время разлива р. Туапсе, происходящаго отъ сильныхъ дождей, дорога на этихъ бродахъ дѣлается вовсе не проходимой; по этому является крайняя необходимость обойти излучину рѣки, проведя дорогу косогоромъ, надъ изгибомъ ея.
132	6								
5—8	5—8	Два отдѣльныхъ дома (на 5 и 8 вер).	Дорога на протяженіи 4-хъ верстъ идетъ по сѣверному крутому склону узкаго лѣсистаго ущелья; справа протекаетъ р. Туапсе, надъ которой дорога возвышается на 4—5 саженъ. Спускъ къ рѣкѣ очень крутой и мѣстами обрывистый.	Дорога проходитъ по галечнистому грунту, перемѣшанному съ булыжникомъ. Очень часто встрѣчаются большіе камни, выступающіе изъ грунта и затрудняющіе движеніе повозокъ.	Самые незначительные подъемы и спуски.	**Мосты:** На 5-й вер. 3 кам. (3—6 ш.) и 2 дер. (6 и 8 ш.) На 7-й вер. Кам. (6 ш.) На 8-й вновь строющійся деревянный (15 ш.(4)	— —	— —	4) Средняя ширина всѣхъ мостовъ равняется 6 шагамъ. Длина каменныхъ мостовъ обыкновенно 3—6 шаговъ; всѣ они сводчатые.
131—128	5—2								
9	9	— —	Дорога спускается на дно ущелья, которое въ этомъ мѣстѣ не много уширяется. По сторонамъ перелѣски и луга, а въ концѣ версты, влѣво отъ дороги, лежитъ деревня Туапсинская.	Дорога ровная, грунтъ глинистый, вязкій.	Легкій спускъ.	Каменный мостъ въ 3 шага.	Пѣшеходная тропа на дер. Карповку.	Небольшое бивачное мѣсто (4 бат. съ артиллеріею и кавалеріею).	
127	1								
10 и 11	1 и 2	**Деревня Туапсинская.** Дворовъ 5.	Дорога дѣлаетъ нѣсколько поворотовъ, идетъ косогоромъ, поднимаясь на 25 —30 саженъ надъ рѣкой.	Полотно довольно ровное, плотное, но не широкое (6 ш.) грунтъ глинисто-хрящеватый (5).	Очень пологій подъемъ и спускъ на протяженіи 1 1/2 вер.	— —	Во время мелководья существуетъ вьючная тропа, идущая вдоль рѣки, въ обходъ перевала.	На 1-й вер. небольшое бивачное мѣсто (2 батал. съ артил. и кавалер.).	5) На участкѣ между дер. Туапсинской и Чилипсинскимъ постомъ дорога имѣетъ наименьшую ширину около 6—8 шаговъ.
126 и 125	30 и 29								
12 —13	3 и 4	— —	Дорога идетъ низомъ по топкому грунту вдоль рѣки. Слѣва встрѣчаются большія луговыя (мокрыя) пространства.	Полотно дороги усѣяно камнями и во многихъ мѣстахъ завалено; во время дурной погоды движеніе обозовъ крайне затрудняется вслѣдствія большой грязи. (6).	— —	На 4-й верстѣ бродъ черезъ рѣку Ципку.	— —	Въ сухое время, обширное бивачное мѣсто.	6) Въ настоящее время на пространствѣ этихъ двухъ верстъ прокладывается новый путь, идущій косогоромъ по сѣверному склону ущелья. Новый путь нѣсколько удлинитъ дорогу.
124—123	28—27								

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
14 122	5 26	Конскій заводъ Султанова (около 50 лош).	Дорога проходитъ по склону, ущелья, дѣлая небольшой выгибъ.	Камни, торчащіе на поверхности дороги затрудняютъ движеніе.	Незначительный подъемъ и спускъ.	Каменный мостикъ въ 3 шага.	— —	— —	
15 и 16 121 и 120	6 и 7 25 и 24	Отдѣльный домъ. (На 8-й верстѣ съ правой стороны).	Дорога идетъ низомъ вдоль рѣки. Ущелье постепенно разширяется. По сторонамъ встрѣчаются открытыя луговыя мѣста.	Путь не ровный; грунтъ глинистый, вязкій, мѣстами перемѣшанный съ мелкимъ булыжникомъ. (7).	— —	Бродъ черезъ незначительный ручей. Мостики: На 7-й вер. 1 каменный. На 8-й вер. 2 каменныхъ.	— —	По сторонамъ дороги бивачныя мѣста для большаго отряда (8 батал. съ артил. и кавалер.	(7) Производятся работы по проведенію новаго пути по откосу ущелья.
17 и 18 119 и 118	8 и 9 23—22	Отдѣльный домъ. (у дороги слѣва на 10-й верстѣ).	Дорога на протяженіи $1^1/_2$ версты идетъ косогоромъ и поднимается саженъ на 5 затѣмъ спускается на дно ущелья которое при впаденіи р. Пшекахо въ р. Туапсе значительно уширяется 1 вер.)	Путь довольно ровный; грунтъ глинистый. мѣстами перемѣшанный съ мелкимъ щебнемъ.	Незначительный подъемъ и спускъ.	Мостики: На 9-й вер. 4 каменныхъ. На 10-й вер. 4 каменыхъ	Отходитъ каленая дорога на дер. Георгіевскую, находящуюся въ $1^1/_2$ верст. отъ Майкопской дороги.	— —	
19 117	10 21	— —	Дорога проходитъ по низменности; по сторонамъ ея между лѣсомъ встрѣчаются поля и луговыя пространства.	Полотно дороги не ровное, грунтъ глинистый. (8).	— —	1 камен. мостикъ въ 3 шага и бродъ черезъ руч. Спорный.	— —	— —	(8) Проводится новая дорога по откосу.
20 и 21 116 и 115	11 и 12 20 и 19	— —	Сѣверо-восточное направленіе, мѣняется на сѣверное. Дорога идетъ извилинами по косогору и поднимается на 30—40 саженъ надъ уровнемъ воды.	Полотно довольно ровное, грунтъ хрящеватый и глинистый.	Зигзагообразный подъемъ и спускъ на протяженіи $1^1/_2$ в.	Мосты: На подъемѣ 5 кам. на спускѣ 4 кам.	Въ сухое время существует. плохой колесный путь низомъ, въ обходъ перевала	— —	
22 114	13 18	— —	На протяженіи $1^1/_4$ версты дорога идетъ по лѣсистой низменности.	Путь чрезвычайно плохой неровный, во время дождей заливается водой и становится едва проѣзжимъ для обозовъ (9).	— —	Каменный мостикъ.	— —	— —	(9.) Предполагается проведеніе новаго пути.
23—25 113—111	14—16 17—15	Караулка (у желѣзнаго моста на 15 вер.).	Дорога идетъ по возвышенной мѣстности; на 15-й верстѣ переходитъ на лѣвый берегъ Туапсе.	Путь довольно ровный, по твердому грунту.	Небольшой подъемъ и спускъ на 16 вер.	Мосты: На 15-ой верстѣ желѣз. (10 саж.) и разрушенный деревянный — (10 шаг.) на 16 верстѣ — 4 каменныхъ (3 — 4 ш.) и 1 дер. (10 ш.)	Дорога для объѣзда разрушеннаго деревяннаго моста ($^1/_2$ в.)	Бивачное мѣсто около желѣзнаго моста по обѣимъ сторонамъ р. Туапсе.	
26 110	17 14	Чилипсинскій постъ.	Дорога пролегаетъ по лѣвому берегу р. Туапсе: въ концѣ этой версты переходитъ на правый берегъ р. Чилипси; идетъ косогоромъ.	Свойства тѣже.	— —	Мосты: Каменный (12 ш.) и деревянный (10 ш.) черезъ р. Чилипси.	Отдѣляется тропа вверхъ по теченію р. Туапсе.	Небольшое бивачное мѣсто.	
27—29 119—107	18—20 13—11	— —	Дорога зигзагами поднимается на перевалъ по правому берегу р. Чилипси; оба ската узкаго ущелья сплошь покрыты лѣсомъ.	Полотно дороги ровное, грунтъ твердый, во многихъ мѣстахъ шиферный (сланцовый) грязь небываетъ.	Общій подъемъ; первыя двѣ версты пологій, на 3-й вер. усиливается и идетъ крутыми зигзагами.	Мосты: На 18 в. 1 кам. — 19 в. 3 кам. — 20 в. 3 кам. каждый длиною отъ 3 до 5 ш.	— —	— —	

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
30 106	21 10	— —	Гойтхскій или Чилипсинскій перевалъ (1343 фута) и начало спуска. По сторонамъ сплошь густой лѣсъ, на перевалѣ встрѣчается нѣсколько небольшихъ полянъ. Въ 2-хъ вер. вправо находится скала Чилипси—высшая точка среди окружающихъ горъ.	Свойства тѣже.	Начало очень пологаго спуска.	— —	Съ перевала отдѣляется верховая тропа на греческое сел. Гунайское.	На перевалѣ по обѣ стороны дороги не большія отлѣльныя бивачныя мѣста (2 бат. съ артил.) и позиція (10).	(10) Позиція на перевалѣ командуетъ впереди-лежащими высотами и даетъ обстрѣлъ большихъ участковъ дороги. Какъ сама позиція такъ и мѣстность впереди, на флангахъ и въ тылу покрыта сплошнымъ лѣсомъ и кромѣ того чрезвычайно пересѣченная, съ крутыми и обрывистыми скатами. Фронтъ позиціи не доступенъ на большомъ протяженіи. Отъ лѣваго фланга ея отходитъ постепенно повышающійся хребетъ, который тянется вплоть до Чилипсинской скалы (2 версты). Правый флангъ. къ сѣверу отъ дороги имѣетъ опорную высоту. Обходъ флангов возможенъ, но подступы чрезвычайно затруднительны. Для приведенія позиціи въ оборонительное состояніе потребуются большія работы по разчисткѣ лѣса для обстрѣла впереди и на флангахъ, а также по устройству сообщеній на позиціи и тылу ея на случай отступленія.
31—33 105—103	22—24 9—7	— —	Извилистый спускъ по лѣсистымъ склонамъ понижающихся отроговъ, раздѣленныхъ крутыми и узкими оврагами.	Свойства тѣже.	Общій спускъ извилистый, съма пологій.	Мосты: На 24 в.—1 кам. и 1 дерев. (15 ш.)	— —	— —	
34—38 102—97	25—29 6—2	— —	Первые 3 версты дорога идетъ по узкому лѣсистому ущелью едва замѣтнымъ уклономъ. На 29 верстѣ она проходитъ по низной долинѣ р. Елизаветки, мѣстами обнаженной отъ лѣса.	Свойства тѣже.	На первыхъ хъ верстахъ ый незначиьный спускъ, затѣмъ слегка олнообразный ть.	Мосты: На 25-й в.—1 дер. (15 ш.) и 3 кам. (4—6 ш.) на 26-й вер.—2 дер. (15 ш.) и 4 кам. (3—6 ш.) на 27-й вер.—1 кам. (4 ш.) на 28-й вер. 3 кам. (3—5 ш.) на 29-й вер. 1 кам. (3 ш.) и 1 желѣзный (10 саж) черезъ рѣку Елизаветку.	— —	Бивачныя мѣста на 29-й в. (2—4 бат. съ арт.)	
39 96	30 1	Елизаветпольскій поселокъ.	Дорога проходитъ черезъ поселокъ, расположенный въ тѣсной котловинѣ, окруженной высокими лѣсистыми горами.	Свойства тѣже.	— —	3 каменныхъ мостика.	Распросныя свѣдѣнія: 1) Плохая аробная дорога на армянскій поселокъ Гойтхъ. 2) Вьючная дорога на греческ. сел. Гунайское. 3) Вьючная тропа на садовое; далѣе на Ключевую плохая аробная дорога.	Бивачныя мѣста вокругъ поселка.	

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
40—42 96—94	1—3 23—21	— —	По выходѣ изъ поселка дорога на протяженіи 2½ вер. поднимается извилистою линіей на перевалъ по сѣверному склону лѣсистаго хребта. Въ концѣ 3-й версты—перевалъ, на которомъ встрѣчаются небольшіе пространства, обнаженныя отъ лѣса. Въ одной верстѣ вправо—конусообразная вершина—высшая точка среди окружающихъ горъ.	За исключеніемъ небольшого участка на 1-й верстѣ, полотно дороги ровное; грунтъ твердый, по преимуществу щиферный.	Общій извилистый подъемъ на протяженіи ½ вер., мѣстами довольно крутой, превосходящій нормальный уклонъ	Мосты: На 1-й в.—3 кам. — 2-й в.—3 кам. — 3-й в.—2 кам.	Распросныя свѣдѣнія: Съ перевала идетъ пѣшеходная тропа, въ обходъ спуска.	На 3-й вер. небольшой бивакъ (на 2—3 батал съ артил.) и позиція 11.)	(11) Позиція (на гребнѣ перевала по обѣ стороны дороги) командуетъ впереди лежащею мѣстностью и даетъ обстрѣлъ почти всего подъема до Елизаветпольскаго поселка. За исключеніемъ небольшихъ открытыхъ участковъ на лѣвомъ флангѣ позиціи, вся мѣстность впереди, на флангахъ и въ тылу покрыта, сплошнымъ лѣсомъ. Въ одной верстѣ отъ дороги влѣво находится конусообразная высота, составляющая опорный пунктъ лѣваго фланга. Правый флангъ подверженъ обходу, но подступы къ нему, равно и къ фронту позиціи очень не удобны: крутые скаты лѣсистыхъ хребтовъ едва преодолимы даже для пѣхоты. Требуется заблаговременно расчистить лѣсъ для обстрѣла впереди фронта и на флангахъ, а также устроить дороги на позиціи и въ тылу ея.
43—46 93—90	4—7 20—17	— —	На протяженіи 4-хъ верстъ тянется извилистый спускъ въ долину р. Пшишь. Дорога идетъ по лѣсистымъ откосамъ ущелья; первую версту—лѣвой стороной, а остальныя—три версты—правой.	Дорога на спускѣ ровная, за исключеніемъ 7 версты Грунтъ твердый, по преимуществу щиферный.	Извилистый пологій спускъ всемъ протяженіи.	Мостовъ нѣтъ.	— —	— —	
47 и 48 89 и 88	8—9 16—15	Караулка.	Перейдя ручей Тукъ, дорога идетъ по равнинѣ вдоль лѣваго берега р. Пшишь. Въ этомъ мѣстѣ окружающія лѣсистыя горы образуютъ небольшую котловину.	Начало шоссированнаго пути (12)	— —	Мосты: На 8-й вер. желѣзный черезъ р. Тукъ (10 сажень.) На 9-й вер. дер. (20 ш.) и небольшой каменный.	Отдѣляется плохая каменная дорога на пос. Гунайское идущая вверхъ по теченію рѣки Пшишь.	На 9-й вер. бивакъ для (4 б. съ артил. и кавалер.	(12) Шоссированая по серединѣ дороги узкая полоса въ 4—5 шаг. Общая ширина дороги остается таже (8—12 ш.), по сторонамъ—канавы.
49—52 87—84	10—13 14—11	— —	Дорога поворачиваетъ на востокъ и слѣдуетъ вдоль р. Пшишь по косогору лѣвымъ склономъ лѣсистаго ущелья, постепенно расширяющагося (до ¾ вер.)	Шоссе.	Путь волнообразный съ незначительными подъемами и спусками.	Мосты. На 11-й в. 2 кам. и 1 дер. (10 ш.) На 12-й в. 1 к. и 1 дер. (6 ш.) На 13-й в. 1 кам. На 14-й вер. 1 дер. (6 шаг.).	— —	— —	
53 83	14 10	Хуторъ (2 дома. Бывшій пос. Навагинскій.	Дорога постепенно принимаетъ С.-В. направленіе; она идетъ по сѣверному краю не широкой (1 вер.) луговой долины р. Пшишь.	Тоже.	— —	Деревянный мостъ (8 ш.)	— —	Большое бивачное мѣсто (на 8—12 бат. съ артил. и кавалер. (13.)	(13) Крайне лихорадочная мѣстность; вслѣдствіе этого она оставлена жителями Навагинскаго поселка.
54—57 82—79	15—18 9—6	Отдѣльный домъ (на 18 в.)	Дорога на серединѣ этаго участка пути поворачиваетъ на Юго-Востокъ, 15 версту идетъ косогоромъ, а затѣмъ низомъ, по дну узкаго лѣсистаго ущелья.	Тоже.	На 15-й вер. незначительные подъемъ и спускъ.	Мосты: На 15-й вер. 2 к. — 17-й вер. 1 к.	— —	— —	

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
58—60 78—71	19—21 5—3	— —	Дорога поворачиваетъ на сѣверъ. Ущелье постепенно расширяется; на 21-й верстѣ встрѣчаются пашни, и луга Путь волнообразный, мѣстами идетъ не высокимъ косогоромъ.	Начало шоссированнаго пути.	На 20-й вер. подъемъ на 21 вер. спускъ.	Мосты: На 20-й вер. 1 к. — 21-й вер. 1 к.	— —	Небольшія бивачныя мѣста встрѣчаются по сторонамъ дороги.	
61—62 75—74	22—23 2—1	Армянскій поселокъ. на (22 в.) Дворовъ 15.	Направленіе восточное; дорога пролегаетъ низомъ, по широкой долинѣ (1 вер.), справа пологіе склоны горъ. По сторонамъ дороги мѣстность по преимуществу открытая, занятая пашнями и лугами.	Тоже	На 25-й вер. незначительный подъемъ.	Мосты: На 26-й вер. 1 д. (20 ш.) На 23 вер. 1 желѣзн. черезъ ручей. Куринку (10 саж.)	— —	— —	
63 и 64 73—72	1 и 2 12 и 11	**Хадыженскій поселокъ.** (Куринка.) Дворовъ 23	Направленіе дороги и ширина долины тѣже. По сторонамъ тянутся постройки поселка и поля.	Тоже.	Небольшіе подъемы и спускъ.	На 25-й верстѣ 1 дер. мостъ (15 ш.).	На ст. Кабардинскую — вьючная тропа черезъ горный хребетъ.	Бивачное мѣсто (4—6 бат.) и позиція около поселка (14).	(14) Позицію составляетъ крайній (южный) отрогъ хребта, у подножія котораго лежитъ поселокъ. Съ позиціи для артиллерійскаго огня открывается долина р. Пшишь, по которой пролегаетъ шоссе, на нѣсколько верстъ. Окружающая мѣстность по большей части покрыта лѣсомъ; на правомъ флангѣ она пересѣченная и постепенно повышающаяся, допускающая скрытное приближеніе атакующаго. Подступы трудны. Предварительныя работы то разсчисткѣ лѣса для обстрѣла и по устройству сообщеній также значительныя.
65—67 71—69	3—5 10—8	— —	Дорога идетъ по сериднну лѣсистаго ущелья: на 3-й вер. по откосу въ 8 с. высоты, на 4-й вер.—низомъ на 5-й вер. косогорамъ. Окружающіе горы начинаютъ замѣтна понижатся.	Тоже.	Подъемъ и спускъ на 3-й верстѣ.	Мосты: На 4 вер. 1 кам. — 5 вер. 2 кам.	— —	На 5-й вер. небольшое бивачное мѣсто.	
68—70 68—66	6—8 7—5	Караулка (На 6-й верстѣ.)	Дорога поднимается на Садыженскій перевалъ зигзагами по лѣвому лѣсистому откосу широкой (2—3 вер.) долины. Справа въ долинѣ между лѣсомъ—поля и луга. Рѣка Пшишь дѣлаетъ крутую излучину.	Тоже.	Общій зигзагообразный подъемъ на перевалъ.	На 6-й верстѣ 1 каменный мостъ.	Отъ караулки идетъ арбная дорога на ст. Кабардинку.	Позиція на перевалѣ (15).	(15) Позиція имѣетъ въ центрѣ двѣ открытыя высоты. Лѣвый флангъ идетъ по краю отвѣснаго берега р. Пшишь (противъ изгиба ея), а правый—по хребту лежащему къ С., отъ дороги. Мѣстность лѣсистая и пересѣченная, въ особенности на правомъ флангѣ. Съ позиціи представляется хорошій обстрѣлъ дороги и долины рѣки; противъ праваго фланга недоступная мѣстность; лѣвый подверженъ обходу. Работъ по расчисткѣ лѣса и устройству дорогъ сравнительно не много, потому что на фронтѣ и въ тылу позиціи скаты высотъ не крутые и мѣстами безлѣсные.
71—74 65—62	9—12 4—1	Караулка. (У моста на 12 верстѣ).	Двухъ-верстный спускъ по лѣсистому склону горы въ долину р. Пшишь. далѣе дорога идетъ по равнинѣ, по сторонамъ ея встрѣчаются открытые участки мѣстности.	Тоже.	Двухъ верстный спускъ.	Небольшіе мосты: На 9 в.—2 дер. — 10 в.—2 дер. — 11 в.—1 кам. — 12 в.—большой желѣзный мостъ (28 саж.).	— —	Большое бивачное мѣсто по обѣимъ сторонамъ р. Пшишь у моста (4—8 бат. съ артил. и кавал.).	
75 61	1 21	**Ст. Хадыжинская.** Дворовъ 198.	Дорога проходитъ черезъ станицу Хадыжинскую, расположенную въ широкой (2—3 вер.) долинѣ, ограниченной не высокими горами, покрытыми лѣсомъ.	Тоже.	Небольшіе подъемъ и спускъ.	Въ концѣ 1 версты желѣзный мостъ черезъ р. Хадажку (12 саж.). съ обѣихъ сторонъ его насыпь въ 50 и 100 шаговъ.	1) Колесная дорога (9 вер.) на ст. Кабардинскую (16). 2) Обходная дорога выходящая на шоссе къ 13 вер. заброшена. 3) На Гунайское вьючная тропа (20 в.).	Бивачное мѣсто по берегу р. Пшишь.	(16) На этой дорогѣ 4 брода черезъ р. Пшишь, а потому въ половодье сообщеніе прерывается.

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
76—80 60 - 56	2—6 20—16	— —	Подъемъ на перевалѣ идетъ: первые двѣ версты по косогору, далѣе двѣ версты по вверху горы и затѣмъ опять по косогоромъ. Окружающіе возвышенности хотя и покрыты лѣсомъ, но не сплошь; встрѣчаются большія открытыя пространства по сторонамъ дороги.	Тоже.	Зигзагообразный пологій подъемъ на протяженіи 4½ вер.	Мосты: На 2-й вер. 1 дер. (12 ш.). На 3-й вер. 1 дер. (4 ш.). На 5-й вер. 3 дер. (3—4 ш.). На 6-й вер. 3 дер. (24 ш.).	— —	— —	
81—84 55—52	7—10 15—12	Караулка (на 8-й верстѣ).	Поднявшись на перевалъ, дорога идетъ на протяженіи 4 вер, по хребту и горизонтальной поверхности, только мѣстами (8-я вер.) слегка волнообразной. По сторонамъ тянется лѣсъ съ небольшими прогалинами.	Тоже.	— —	Мосты: На 7-й вер. 1 дер. (8 ш.). На 8-й вер. 2 дер. (2—3 ш.). На 10-й вер. 4 дер. (2—3 ш.).	Аробная дорога на нефтяной поселокъ.	— —	
85—87 51—49	11—13 11—9	— —	Легкій спускъ по лѣсистому хребту; по сторонамъ дороги пологіе скаты въ обѣ стороны; часто встрѣчаются поляны.	Тоже.	Пологій спускъ.	Мосты: На 11-й вер. 1 дер. (3 ш.). На 12-й вер. 3 дер. (3—4 ш.). На 13-й вер. 3 дер. (2—3 ш.).	На 13-й вер. выходитъ заброшенная обходная дорога.	— —	
88—90 48—46	14—16 8—6	— —	Продолженіе едва замѣтнаго спуска. По сторонамъ дороги пологіе скаты, покрытые рѣдкимъ строевымъ лѣсомъ, встрѣчаются большія поляны.	Эти три версты дороги шоссированы. Грунтъ глинистый и песчаный; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ бываетъ грязь.	Продолженіе спуска.	Мосты: На 14-й вер. 2 дер. (2 ш.). На 15-й вер. 1 дер. (2 ш.). На 16-й вер. 1 дер. (2 ш.).	— —	Бивачное мѣсто большаго отряда (17).	(17). Во время засухи вода въ ручьяхъ пропадаетъ.
91—93 45—43	17—19 5—3	— —	Дорога идетъ по равнинѣ среди рѣдкаго строеваго лѣса.	Шоссе.	Пологій на 18-й верстѣ.	Мосты: На 17-й вер. 1 дер. (3 ш.). На 18-й вер. 1 дер. (2 ш.). На 19-й вер. 2 дер. (4 6 ш.).	— —	— —	
94 42	20 2	Войсковая больница.	Дорога идетъ по обширной луговой равнинѣ.	Тоже.	— —	Желѣзный мостъ черезъ р. Тукъ (17с).	— —	Большое бивачное мѣсто.	
95 41	21 1	**Ст. Апшеронская.** (1½ вер). Дворовъ 307.	Дорога проходитъ черезъ станицу Апшеронскую, расположенную въ широкой 5 вер.) долинѣ р. Пшехи. Слѣва примыкаетъ лѣсистый хребетъ.	Черезъ станицу проходитъ не шоссированный путь, который въ дождливое время дѣлается едва проѣзжимъ для обозовъ.	— —	Въ станицѣ 3 дер. моста 2—6 шаг.	1) На Майкопъ черезъ ст. Кубанскую, Палехскую, Бѣлорѣченскую и Ханскую хорошая колесная дорога. 2) На ст. Ширванскую а также на Нефтяную колесная дорога. 3) На ст. Прусскую вьючная дорога.	— —	

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
96—98 40—38	1 3 40—38	Мельница и хуторъ (на 2-й верстѣ).	По выходѣ изъ станицы, дорога идетъ по равнинѣ вдоль лѣваго берега р. Пшеха; по сторонамъ лѣсъ и луговыя поляны.	Ш о с с е.	— —	Мосты: На 1-й вер. 4 дер. (6—20 ш.) На 2-й вер.—2 дер.—(2—3 ш.) На 2-й вер.—2 дер.(2—3 ш.) На 3-й вер.—2 д. (10—20 ш.)	Отходитъ дорога на ст. Шириванскую.	Встрѣчаются небольшія бивачныя мѣста.	
99 37	4 37	Караулка и отдѣльный домъ.	Дорога переходитъ на правый берегъ р. Пшеха, по желѣзному мосту. На лѣвомъ берегу сдѣлана насыпь на протяженіи 300 шаговъ.	Т о ж е.	Подъемъ и спускъ по переходѣ моста.	Мосты: Желѣзный (на 3-хъ устьяхъ 70 сажень) и 4 дер. (6—10 ш.)	— —	— —	
100—103 36—33	5—8 36—33	— —	Дорога идетъ перевалами черезъ небольшіе отроги хребта; по бокамъ тянется рѣдкій лѣсъ, въ которомъ часто встрѣчаются луговыя и вспаханныя поляны.	Ш о с с е плохо уѣзжанное	Подъемъ на протяженіи 6-й версты и спускъ на 7-й верстѣ.	Мосты: На 5-й вер. —1 дер. (10 ш.) На 6-й вер 3 д. (10—20 ш.) На 7-й вер. 6 д. (5—10—20 ш.) На 8—3 д. (10 ш.) — — 1 д.(20 ш.)	— —	— —	
104—106 32—30	9—11 32—30	— —	Подъемъ на перевалъ идетъ лѣсомъ и отчасти (10-я верста) открытыми мѣстами по косогору.	Т о ж е.	Общій подъемъ; часть его на 10-й верстѣ имѣетъ сравнительно крутой склонъ.	Мосты: На 9-й вер.—2 д. (2—10 ш.). На 9-й вер.—1 к. (4 ш.). На 10-й вер.—2 к. (6 ш.). На 11-й вер.—1 к. (6 ш.).	Съ 9-й версты объѣздъ. Шоссе на 12-ю версту. Съ 10-й вер. дорога на хуторъ Зубулика (2 вер.).	— —	
107 29	12 29	— —	Дорога дѣлаетъ крутой поворотъ на Сѣверъ и идетъ по восточному склону небольшаго хребта, который представляетъ собой удобную боевую позицію. Гребень его обнаженъ отъ лѣсу. Вправо отъ дороги глубокая лощина покрытая лѣсомъ.	Т о ж е.	Пологій подъемъ.	1 каменный мостъ (6 ш.)	— —	Позиція (18) и бивачное мѣсто (2-хъ бат. пѣхоты съ арт.) Вода изъ родниковъ.	(18). Позицію составляетъ отрогъ большаго хребта, вдоль котораго идетъ шоссе отъ ст. Апшеронской. На фронтѣ находится нѣсколько открытыхъ вершинъ, лежащихъ по гребню отрога. На лѣвомъ флангѣ мѣстность круто спускается въ долину; на правомъ повышается и на большое пространство покрыта лѣсомъ. Дальній обстрѣлъ дороги и долины громадный; для ближняго обстрѣла имѣется неширокая (200—400 ш.) расчищенная полоса передъ фронтомъ. Правый флангъ подверженъ обходу и требуетъ большихъ подготовительныхъ работъ. Сзади, вдоль позиціи, проходитъ шоссе. Путь отступленія идетъ отъ праваго фланга
108—115 28—21	13—20 28—21	— —	Дорога дѣлаетъ большой полукругъ по скату хребта. Она идетъ волнообразно по сплошному и густо-заросшему лѣсу. Полянъ не встрѣчается. Вправо отъ дороги общая покатость.	На этомъ участкѣ (8 вер.) дорога не шоссирована, пролегаетъ по глинистому, вязкому грунту, имѣетъ ухабы и во время дождей дѣлается едва проѣзжею. Ширина ея отъ 8 до 12 ш. Въ настоящее время на протяженіи 18,—19 и 2[illegible] верстъ заготовленъ камень для шоссировки.	Подъемъ по косогору на 16 верстѣ.	Мосты: На 13 в.—2 кам. (6 ш.), на 16-й в. 2 кам. (6 ш.), на 17 в. 2 кам. (6—15 шаг.), на 18-й в. 2 кам. (6 ш.), на 20 1 кам. (4 ш.)	— —	На 14 и 17 верст. есть родники.	

Разстояніе въ верстахъ. Общее.	Разстояніе въ верстахъ. Между населенными пунктами.	Населенные пункты.	Направленіе дороги и мѣстность по сторонамъ ея.	Свойства дороги.	Подъемы и спуски.	Переправы.	Боковыя дороги.	Биваки и позиціи.	Примѣчаніе.
116—121 20—15	21—26 20—15	Караулка (на 23 верстѣ).	Пологій мѣстами волнообразный спускъ. Посторонамъ тянется преимущественно рѣдкій строевой лѣсъ (съ небольшими полянами), растущій, на пологомъ скатѣ обширной возвышенности, понижающейся отъ перевала по направленію къ г. Майкопу.	Шоссированый путь, но по обеночная посыпка плохо уѣзжена.	Общій пологій спускъ, иногда переходящій въ горизонтальную поверхность.	Мосты: На 21 в. 2 кам. (6—10 ш.), на 22 в. 4 кам. (6 ш.), на 23 в. 2 кам. (4 ш.), на 24 в. 1 кам. (4 ш.), на 26 в. 2 дер. (5—6 ш.)	— —	Небольшой бивакъ (2—3 бат. съ артил.) у караулки. Вода изъ родниковыхъ колодцевъ на 23 и 26 верстахъ (19).	(19). Колодцы сдѣланы рабочей бригадой и никогда не пересыхаютъ. Во всѣхъ ближайшихъ балкахъ вода появляется отъ дождей на самое короткое время.
122—125 14—11	27—30 14—11	— —	Почти горизонтальная дорога пролегаетъ по узкой просѣкѣ въ густомъ лѣсу. Между полянами отличается своей обширностью (3 вер.) поляна на 11-й вер. влѣво отъ дороги (мѣсто выселившагося аула). Параллельно дороги тянутся сухія балки.	Шоссе на всемъ протяженіи до г. Майкопа въ прекрасномъ состояніи.	Самые незначительные спуски и подъемы.	Мосты: На 27 в. 1 кам. (6 ш.), на 30 1 кам. (15 ш.)	— —	Большое бивачное мѣсто, на большой полянѣ. Вода изъ колодцевъ.	
126—131 10—5	31—36 10—5	Караулка и хуторъ (на 5-й верстѣ).	Дорога вообще постепенно понижается, но мѣстами идетъ по волнообразной поверхности. По сторонамъ почти вплотную къ ней тянется заросшій строевой лѣсъ; полянъ почти не встрѣчается.	Тоже.	Пологій волнообразный спускъ къ желѣзному мосту.	Мосты: На 32-й в. —1 кам. (15 ш.) на — 33-й вер. 1 кам. (10 ш.) на 35-й 1 кам.(10 ш.) на 36-й вер. 2 кам. (10 ш.) и желѣзный мостъ (20 саж.) черезъ р. Куружипсъ.	— —	— —	
131—135 4—1	37—40 4—1	**Г. Майкопъ.** Дворовъ 3494.	По переходѣ черезъ мостъ дорога огибаетъ съ Сѣвера возвышенное плато и подходитъ къ городу Майкопу съ Юго-восточной стороны. Справа крутые скаты невысокаго плоскогорія, поросшіе кустарникомъ; слѣва р. Бѣлая и на правомъ берегу ея г. Майкопъ.	Тоже.	На 37-й вер. небольшой подъемъ.	Мосты: На 37-й вер. 1 кам. (8 ш.) на 38-й вер. 2 кам. (8 ш.) на 39 й в. 3 кам. (6—10 ш.) на 40-й в. желѣзный мостъ(32 саж.)черезъ р. Бѣлую.	Отходитъ хорошая колесная дорога на ст. Курджинскую.	Позиція на 37 верстѣ (20) и бивакъ по берегу р. Бѣлой, для большаго отряда.	(20). Позиція на высотахъ праваго берега р. Куружипса, при впаденіи ея въ р. Бѣлую, представляется весьма удобною для задержанія непріятеля, наступающаго по шоссе. Она командуетъ впереди лежащей открытой равниной и допускаетъ громадный обстрѣль во всѣ стороны. Вдоль фронта тянутся обрывистыя кручи. Обходъ фланговъ весьма труденъ. Къ болѣе важнымъ предварительнымъ работамъ слѣдуетъ отнести устройство сообщенія на позиціи и въ тылу ея. Отрядъ: отъ 4 до 8 и болѣе батал. пѣх. съ соотвѣтствующ. артиллеріею и кавалеріею.

Генеральнаго Штаба Подполковникъ *Ерофѣевъ.*

Статистическія свѣдѣнія о населенныхъ пунктахъ, лежащихъ при Майкопо—Туапсинской дорогѣ и въ ближайшихъ окрестяхъ ея

№ № по порядку.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Число дворовъ.	Число жителей. Мужескаго пола.	Число жителей. Женскаго пола.	Національность жителей.	Родъ занятій. Главныя занятія.	Родъ занятій. Второстепенныя занятія.	Количест. хлѣба въ четвертяхъ. Пшеницы.	Количест. хлѣба въ четвертяхъ. Ржи.	Количество овса и ячменя въ четвертяхъ.	Количество сѣна въ копнахъ.	Число паръ рогатаго скота. Рабочаго.	Число паръ рогатаго скота. Гуцевато.	Количество лошадей.	Число повозокъ разныхъ сортовъ.	Примѣчаніе.
1	Дер. Вельяминовская	54	135	116	Русскіе.	Хлѣбопашество		86		—	880	37		43	20	Свѣдѣнія провѣрены въ управленіяхъ Атамана Майкопскаго отдѣла и Начальника Черноморскаго Округа.
2	— Туапсинская	5	39	30	Греки.	Хлѣбопашество	Табаководство.	22		—	43	8		10	4	
3	— Георгіевская	60	208	188		Хлѣбопашество		44		—	1887	55		54	20	
4	Пос. Елизаветпольскій	18	83	76		Огородничество скотоводство.	Лѣсопромышленность.	100	—	—	900	60		40	18	
5	— Навагинскій	Упразднены въ 10-хъ годахъ.														
6	— Хадыжинскій.	23	27	Неизвѣстно		Хлѣбопашество		180	—	—	—	100		7	20	
7	Ст. Хадыжинская	198	594	571		Хлѣбопашество	Промышленность.	900	0	12	280	438		97	250	
8	— Апшеронская.	307	754	740		Лѣсопромышленность.	Огородничество и скотоводство	145	80	70	190	440		307	438	
9	Г. Майкопъ	3494	13076	11406		Торговля, лѣсопромышленность и скотоводство.		—	—	—	360	1080		3176	920	
10	Ст. Кабардинская	342	946	916		Лѣсопромышленность.	Хлѣбопашество и скотоводство	235	225	10	170	356		142	220	
11	Пос. Нефтяной.	137	330	319		Лѣсопромышленность.	Обработыв. нефти и скотоводство.	39	—	40	126	170		102	200	
12	Ст Кубанская	342	946	916		Лѣсопромышленность.	Хлѣбопашество и скотоводство.	460	120	—	240	500		364	450	
13	— Прусская	153	437	406		Лѣсопромышленность.	Огородничество и скотоводство.	22	—	—	260	390		51	233	
14	— Ширванская	180	462	444		Лѣсопромышленность.	Скотоводство.	—	—	—	235	360		60	157	
15	— Курджинская	360	861	814		Хлѣбопашество лѣсопромышленность.	Скотоводство.	647	60	40	220	415		89	403	

Генеральнаго Штаба.
Подполковникъ Трофимовъ.

Общее заключеніе къ подробному описанію Майкопо-Туапсинской дороги.

Направленіе дороги и свойства окружающей мѣстности.

Майкопо-Туапсинская дорога соединяетъ Майкопъ съ посадомъ Туапсе, лежащемъ на берегу Чернаго моря, и тянется на протяженіи 135 верстъ въ юго-западномъ направленіи, дѣлая небольшой изгибъ къ сѣверу. Дорога проходитъ по гористой мѣстности, покрытой сплошь густымъ лѣсомъ и представляетъ собою горно-лѣсное дефиле, такъ какъ мѣстность по сторонамъ ея по большей части трудно проходимая. Западная часть придорожнаго раіона въ окрестностяхъ главнаго хребта отличается наибольшею дикостью и не доступностью, но по мѣрѣ приближенія къ Майкопу, характеръ мѣстности постепенно измѣняется, очертанія высотъ дѣлаются мягче и мѣстность доступнѣе.

На всемъ пути находится пять болѣе или менѣе значительныхъ переваловъ, изъ которыхъ Гойтхскій или Чилипсинскій, лежащій на главномъ хребтѣ, въ 30 верстахъ отъ моря, наивысшій и равняется 1343 футамъ. За тѣмъ слѣдуетъ: Елизаветпольскій $\left(\frac{\text{42 вер. отъ Туапсе}}{\text{49 вер. отъ Майкопа}}\right)$, Хадыжинскій $\left(\frac{\text{70 вер.}}{\text{66 вер.}}\right)$, Апшеронскій $\left(\frac{\text{81 вер.}}{\text{55 вер.}}\right)$ и Майкопскій перевалы.

Дорога отъ пос. Туапсе до Гойтхскаго перевала проходитъ по глубокому лѣсистому ущелью, при чемъ сначала, на протяженіи 23 верстъ, идетъ правымъ берегомъ р. Туапсе, затѣмъ 4 версты лѣвымъ ея берегомъ; остальныя 3 версты (подъемъ на перевалъ)—правымъ берегомъ р. Чилипси. По ущелью она идетъ большею частію косогоромъ, поднимаясь отъ 5 до 35 сажень надъ уровнемъ рѣки. Окружающія горы покрыты густо-заросшимъ лѣсомъ, отличаются высотою, крутизною скатовъ, вообще носятъ дикій, недоступный характеръ.

Съ Гойтхскаго перевала дорога спускается по откосамъ узкаго, лѣсистаго ущелья къ Елизаветпольскому поселку и затѣмъ опять поднимается по западному лѣсистому склону хребта на Елизаветпольскій перевалъ. Спустившись съ этого перевала въ долину р. Ишишь, она идетъ лѣвымъ берегомъ ея до Хадыжинскаго перевала. Долина р. Ишишь въ началѣ имѣетъ въ ширину менѣе 1-й версты, но затѣмъ доходитъ до 2--3 верстъ, при чемъ ограничивающіе ее весьма крутые и высокіе лѣсистые скаты постепенно понижаются и становятся болѣе пологими и доступными.

На остальномъ участкѣ дорога вплоть до г. Майкопа проходитъ преимущественно по склонамъ возвышенностей, имѣющихъ характеръ предгорій, покрытыхъ громадными лѣсами, сопровождающими весь путь; въ лѣсу по сторонамъ дороги можно часто встрѣтить небольшія открытыя пространства.

Придорожныя рѣки: Туапсе, Ишишь, Ишеха и Куружипсъ въ обыкновенное время проходимы въ бродъ, но не высыхаютъ въ теченіи всего лѣтняго времени; отъ дождей-же онѣ быстро наполняются водой и дѣлаются не проходимыми, въ теченіи болѣе или менѣе продолжительнаго времени.

Описываемый раіонъ относится къ лихорадочнымъ мѣстностямъ.

Свойство дороги.

Разработка Майкопо-Туапсинской дороги начата въ 1866 году и съ того времени производится постепенно, по мѣрѣ ассигнованія для нея средствъ управленію путей сообщенія, въ вѣдѣніи котораго она находится.

Въ настоящее время дорога приведена въ слѣдующее состояніе:

Отъ Туапсе на 23 версты идетъ грунтовая дорога, не представляющая большихъ затрудненій для движенія войскъ и обозовъ, за исключеніемъ времени усиленныхъ дождей, отъ которыхъ страдаютъ низменные участки дороги и затрудняется, или дѣлается вовсе не возможною переправа въ бродъ черезъ рр. Туапсе и Ципку. Въ данное время идутъ земляныя и скальныя работы по проведенію новаго пути по косогорамъ, въ обходъ участковъ дороги, страдающихъ отъ разлива воды по низменной долинѣ.

Участокъ дороги съ 24 до 47 вер. (112—89 вер.) проходитъ по твердому, преимущественно шиферному грунту, а потому имѣетъ всѣ достоинства шоссированнаго пути, если еще не превосходитъ таковыя. Это обстоятельно благопріятно отзывается на преодолѣніи обозами двухъ большихъ перевваловъ находящихся на этомъ участкѣ: Гойтхскаго и Елизаветпольскаго, Отъ подножья Елизаветпольскаго перевала до г. Майкопа (89 верстъ) имѣется шоссированный путь, за исключеніемъ участковъ отъ 88 до 91 версты (15—48 вер.) и 168 до 116 вер. (20—28 вер.); на послѣднемъ 8-ми верстномъ участкѣ уже приступлено къ шоссированію и работа будетъ окончена къ 1-му Октября 1891 года. Теперешнее же состояніе этого участка очень затрудняетъ движеніе обозовъ въ дождливое время и въ распутицу.

Ширина дороги. Ширина дороги колеблется между 8 и 12 шагами; на косогорахъ и перевалахъ дорога съужается, хотя и тамъ двѣ повозки разъѣзжаются совершенно свободно. Самая меньшая ширина дороги (около 6 шаговъ) между дер. Туапсинской и Чилипсинскимъ постомъ. Ширина щебеночной насыпки (около 5 шаг.) допускаетъ движеніе только въ одну повозку.

Ширина лѣсной просѣки, по которой пролегаетъ дорога, равняется 20—30 шагамъ.

Для движенія войскъ по сторонамъ дороги мѣстность не представляетъ удобствъ, вслѣдствіе большаго числа поперечныхъ канавъ, овраговъ, ручьевъ и крутыхъ откосовъ.

Спуски и подъемы. Спуски и подъемы вообще разработаны вполнѣ удовлетворительно и въ большинствѣ случаевъ уклонъ дороги не перевышаетъ $^1/_{20}$; повороты на зигзагахъ весьма умѣренные и съ запасными площадками. Главное затрудненіе на подъемахъ и спускахъ можетъ встрѣтиться не отъ крутизны, а отъ продолжительности ихъ, такъ напримѣръ:

Гойтхскій перевалъ—подъемъ 3 вер., спускъ 6 вер., изъ которыхъ послѣднія три версты имѣютъ самый незначительный уклонъ.

Елизаветпольскій подъемъ $2^1/_3$ вер., мѣстами довольно крутой, спускъ—4 вер. значительно положе подъема.

Хадыжинскій—подъемъ 3 вер., спускъ 2 вер. Лишеронскій—подъемъ $4^1/_2$ вер., спускъ 6 вер. весьма не значительный.

Майкопскій подъемъ 3 вер., спускъ едва замѣтный и тянется нѣсколько верстъ. Во всякомъ случаѣ передвиженіе войсковыхъ тяжестей черезъ перевалы можетъ производиться безъ особыхъ затрудненій.

Переправы. Переправами на дорогѣ служатъ; желѣзные, каменные и деревянные мосты и броды.

Желѣзныхъ мостовъ 10, длиною отъ 10—70 саженъ; прочихъ мостовъ насчитывается до 200, при этомъ большая часть имѣетъ въ длину отъ 2 до 6 шаговъ, остальные—до 25 шаговъ. Средняя ширина всѣхъ мостовъ—6 шаговъ.

Деревянные мосты имѣютъ каменные береговые устои и досчатую настилку. Каменные мосты сводчатые и величина ихъ обыкновенно не превышаетъ 3 – 6 шаговъ. Всѣ они находятся въ исправномъ видѣ, нѣкоторые ремонтируются. Переправы въ бродъ черезъ р.р. Туапсе и Ципку и въ особенности черезъ первую, какъ указано было выше, затруднительны, а временами и совершенно прекращаются. Во избѣжаніе этого необходимо обойти изгибъ р. Туапсе, на которомъ находятся броды, проведя дорогу по откосу горы на протяженіе $^1/_3$ или $^1/_2$ версты.*)

Населенные пункты.

Дорога проходитъ по малонаселенной полосѣ, не богатой продовольственными средствами, необходимыми для войскъ и лошадей, что видно изъ прилагаемыхъ подробныхъ свѣдѣній о населенныхъ пунктахъ, лежащихъ при дорогѣ и вблизи отъ нея. Хлѣбопашество и отчасти скотоводство, представляя второстепенный родъ занятій населенія, уступаетъ главное мѣсто лѣсопромышленности: лѣсъ отвозится въ плодородную Сѣверо-восточную часть Кубанской области и тамъ мѣняется на хлѣбные припасы.

При расположеніи войскъ на квартирахъ слѣдуетъ имѣть въ виду прилагаемыя свѣдѣнія о числѣ дворовъ въ каждомъ поселеніи.

Боковыя дороги.

Сообщеніе придорожныхъ поселеній съ другими, расположенными въ сторонѣ, очень затруднительно за отсутствіемъ удобныхъ колесныхъ дорогъ; затрудненія эти возрастаютъ весною и осенью въ распутицу. Объѣздные (боковые) пути хотя встрѣчаются на нѣкоторыхъ участкахъ дороги, но они не могутъ содѣйствовать удобству движенія войскъ и обозовъ.

Между описываемой дорогой и дорогой, идущей отъ моря (дер. Джубга) черезъ Шабановскій перевалъ на г. Екатеринодаръ, колесное сообщеніе возможно по весьма кружной дорогѣ, идущей отъ ст. Хадыжинской. Для связи-же между отрядами дѣйствующими по этимъ двумъ направленіямъ, въ случаѣ надобности, можетъ служить кратчайшій путь по вьючной тропѣ отъ Елизаветпольскаго поселка черезъ поселокъ Садовый.

Позиціи.

Наступленіе непріятеля по этой дорогѣ, представляющей собою горно-лѣсное дефиле, и почти лишенной обходныхъ путей, можетъ быть преграждено во многихъ мѣстахъ порчею пути и уничтоженіемъ мостовъ, самые незначительные отряды, располагаясь для боя за этими преградами въ состояніи задержать наступленіе превосходныхъ силъ противника. Болѣе выгодными мѣстами для порчи дороги служатъ конечно участки проходящіе по малодоступной мѣстности и по преимуществу по косогорамъ и на подъемахъ на перевалы.

Свойства придорожной мѣстности таковы, что указать оборонительныя позиціи, которыя-бы въ достаточной степени удовлетворяли необходимымъ требованіямъ, чрезвычайно трудная задача. Намѣченныя-же позиціи на перевалахъ: Гойтхскомъ, Елизаветпольскомъ, Хадыжинскомъ и Майкопскомъ, а также позиція у Хадыжинскаго поселка требуютъ весьма серьезной предварительной подготовки, безъ которой упорная оборона ихъ становится невозможною. Главныя работы должны заключаться въ расчисткѣ окружающаго позицію лѣса, для полученія обстрѣла впереди и на флангахъ, а также въ устройствѣ дорогъ по крутымъ скатамъ, необходимыхъ для сообщенія по позиціи и въ тылу ея.

---

*) Конечно, если по подробнымъ изысканіямъ это будетъ признано возможнымъ. Въ противномъ случаѣ придется прибѣгнуть къ устройству мостовъ. Необходимую затрату для этой важной работы вѣроятно можно сдѣлать изъ текущихъ отпусковъ на устройство и ремонтъ пути.

Также нельзя заблаговременно опредѣлить число необходимыхъ для обороны войскъ, такъ какъ размѣръ позиціи находится въ зависимости отъ подготовительныхъ работъ.

Атака этихъ позицій, имѣющихъ значительное командованіе надъ впереди лежащей мѣстностью, требуетъ большихъ усилій, потому что фронтъ обыкновенно недоступенъ, а фланговые обходы по мало доступной и пересѣченной мѣстности крайне затруднительны даже для пѣхоты.

Количество подготовительныхъ работъ на указанныхъ позиціяхъ уменьшается по мѣрѣ удаленія ихъ отъ главнаго хребта, сообразно измѣненія характера мѣстности и уменьшенія густоты лѣсовъ.

Позиція впереди г. Майкопа на высотахъ праваго берега р. Кужорпсъ, при впаденіи ея въ р. Бѣлую, замыкаетъ Майкопо-Туапсинское шоссе и представляетъ большія выгоды для обороны, въ случаѣ наступленія противника по этому направленію.

Бивакп. Бивачное расположеніе войскъ вполнѣ обезпечено всѣми хозяйственными удобствами почти на всемъ протяженіи дороги, такъ какъ вода, топливо и сухія, открытыя и ровныя мѣста встрѣчаются часто. Нѣкоторыя затрудненія въ водѣ можно встрѣтить при движеніи большаго отряда отъ Майкопа къ ст. Аппероиской, потому что на этомъ разстояніи въ сухое время вода имѣется только въ колодцахъ, находящихся на 11-й, 12-й, 15 й, 18-й и 24-й верстѣ отъ Майкопа.

Заключеніе. Разсматривая Майкопо-Туапсинскую дорогу, какъ возможный путь наступленія непріятельскаго десантнаго отряда въ глубь Кубанской области, слѣдуетъ обратить вниманіе на слѣдующія общія свойства этого операціоннаго пути.

Дорога, идя по горно-лѣсному дефиле, даетъ всѣ шансы успѣха обороняющейся сторонѣ. Наступленіе можетъ быть задержано на всякомъ шагу порчею дороги и уничтоженіемъ мостовъ. Атака заблаговременно подготовленныхъ позицій по едва проходимымъ подступамъ сопряжена съ большими затрудненіями. Придорожный раіонъ мѣстности бѣденъ продовольственными и перевозочными средствами. Между тѣмъ надобность въ нихъ по мѣрѣ удаленія десантнаго отряда отъ берега моря неминуемо возростетъ, даже въ томъ случаѣ, если отрядъ будетъ базироваться на свой флотъ, потому что подвозъ продовольствія потребуетъ большаго обоза.

Слѣдовательно, при условіи цѣлесообразныхъ дѣйствій съ нашей стороны, наступленіе противника отъ Туапсе къ г. Майкопу представляется крайне рискованной и малоуспѣшной операціей.

Генеральнаго Штаба,
Подполковникъ *Ерофѣевъ*.

Рекогносцировка побережной дороги въ Черноморскомъ округѣ отъ посада Туапсе черезъ пос. Сочи, Адлеръ до дер. Пиленково на протяженіи 181 версты и сообщенія отъ Адлера черезъ перевалъ Псеагихо въ гор. Армавиръ, Кубанской области.

Въ 1890 году въ концѣ Сентября и началѣ Октября.

Генеральнаго Штаба Капитана *Левитскаго.*

Дорога отъ пос. Туапсе до пос. Сочи проложена по берегу Чернаго моря, удаляясь отъ него мѣстами до 5-ти верстъ. Дорога на всемъ своемъ протяженіи представляетъ лѣсное дефиле, ограничена по сторонамъ отлогостями въ 45 и болѣе градусовъ, заросшими густымъ кустарникомъ, или лѣсомъ.

Дорога отъ Туапсе до р. Головинской на протяженіи 91-й версты представляетъ широкую вьючную тропу (4—5 шаговъ ширины).

Отъ р. Головинской до пос. Сочи дорога на протяженіи 47 верстъ шоссирована и на этомъ участкѣ даетъ возможность свободно разъѣхаться двумъ встрѣтившимся повозкамъ. Отъ Сочи до Адлера дороги нѣтъ и сообщеніе на разстояніи 25 верстъ поддерживается по песчано-каменистому берегу моря, когда нѣтъ сильнаго прибоя волнъ и на лодкахъ Отъ Адлера до Пиленково на разстояніи 18 верстъ—колесная грунтовая дорога, а далѣе до Гагры—трудно проходимая вьючная тропа.

На всѣхъ рѣкахъ, не проходимыхъ въ бродъ во время дождей и разлива, мостовъ не имѣется.

Версты.	Населенные и ориентировочные пункты.	Направленіе дороги и характеръ окружающей мѣстности.	Отходящія дороги.	Препятствія на пути и переправы.	Свойства дороги и необходимыя исправленія.	Примѣчанія.
0	Туапсе.	Широкая грунтовая колесная дорога соединяетъ Туапсе съ дер. Вельяминовской.	Отъ Туапсе отходитъ колесная дорога на Майкопъ по правому берегу р. Туапсе и другая колесная дорога въ селеніе Вельяминовское, которая послѣ переправы черезъ р. Туапсе обращается въ широкую вьючную тропу и направляется вдоль берега моря къ сторонѣ Сухума.	Рѣка Туапсе имѣетъ постоянно воду; въ обыкновенное время водой занято русло въ 3 сажени и имѣетъ глубину 1/2 аршина; проходима въ бродъ. Во время разлива и послѣ сильныхъ дождей рѣка непроходима.	Тропа проходитъ по глинистой почвѣ, поросшей лѣсомъ и кустами; не имѣетъ водоотводныхъ канавъ; черезъ овражки имѣются каменныя трубы сухой кладки, которыя отъ сильныхъ дождей приходятъ въ разрушеніе. Для обращенія этой тропы въ колесный путь необходимо уширить полотно тропы до 6 аршинъ, шоссировать его построить прочныя водосточныя трубы. Для безпрепятственнаго переѣзда черезъ р. Туапсе во всякое время года необходимо построить мостъ.	
1	дер. Вельяминовская.					
2	Р. Туапсе.	Послѣ переправы въ бродъ черезъ р. Туапсе разработанная вьючная тропа 5 шаговъ шириною идетъ по крутымъ отрогамъ горъ по почвѣ глинистой; переваливая черезъ отроги и обходя овраги, тропа имѣетъ крутые спуски и подъемы. На 7-й верстѣ съ высшей точки подъема этого участка тропы видна часть моря, 8 и 9 версты тропы спускаются къ рѣкѣ Дедеркай.				
7	Постройки въ имѣніи барона Штенгеля.					
10	Р. Дедеркай.	Послѣ переправы черезъ рѣку тропа подымается по лѣвому ея берегу; съ 11 версты тропа отходитъ на сосѣдніе отроги; на 12 верстѣ на протяженіи 400 сажень тропа идетъ по отлогому скату, поросшему крупнымъ дубовымъ лѣсомъ, по почвѣ глинистой желтаго цвѣта; съ 13-й версты тропа проходитъ надъ моремъ по нависшимъ скатамъ горъ и съ тропы на далекое разстояніе видно море; съ 16 версты начинается спускъ къ рѣкѣ Шепси.		Во время лѣтнихъ жаровъ рѣка Дедеркай пересыхаетъ; во время разлива и дождей проходима въ бродъ.		
17	Р. Шепси. Греческій поселокъ того-же названія и дорожная каменная караулка.	По переѣздѣ черезъ русло р. Шепси тропа идетъ по долинѣ этой рѣки (до 300 сажень), заросшей густымъ кустарникомъ; съ 18-й версты начинается подъемъ по лѣвому берегу рѣки по скалистому грунту; съ 20 версты грунтъ глинистый; съ 22 — тропа проходитъ по грунту черноземно-песчаному; съ 24 версты тропа проходитъ по обрывистымъ отрогамъ, нависшимъ надъ моремъ, и изъ этого участка тропы открывается видъ на море. Спуски и подъемы на послѣднихъ четырехъ верстахъ отлоги.		Р. Шепси имѣетъ постоянно воду; легко проходима въ бродъ. Во время разлива и сильныхъ дождей — непроходима.	Тропа, за рѣдкимъ исключеніемъ, проходитъ по глинистой почвѣ, которая во время дождей размокаетъ и обращается въ липкую грязь; для безпрепятственнаго колеснаго движенія необходимо шоссировать и уширить полотно тропы до 6-ти аршинъ.	
22	Мостъ изъ хвороста черезъ оврагъ.			Въ случаѣ разрушенія плетневаго моста, обходъ врага невозможенъ и явится необходимость сдѣлать черезъ оврагъ спуски. Овратъ — въ двѣ сажени глубины и полторы сажени ширины, съ крутыми отлогостями; почва черноземно-песчаная.		
25	Вьючная тропа по берегу моря на казачій постъ Макопсинскій.	Тропа идетъ по скатамъ горъ, покрытыхъ рѣдкимъ кустарникомъ и деревьями; въ пространствѣ между деревьями Вишневкой и Калиновкой тропа имѣетъ характеръ колесной дороги; съ 34 версты начинается спускъ къ рѣкѣ Макопсе; послѣ переѣзда черезъ рѣку тропа переваливаетъ черезъ лѣсистые отроги и выходитъ на каменный мостъ				
26	Дер. Вишневка.		Отъ д. Вишневки имѣется тропа на казачій постъ Макопсинскій; отъ д. Калиновки имѣется тропа къ берегу моря.			
33	Дер. Калинока.					

Версты.	Населенные и ориентировочные пункты.	Направленіе дороги и характеръ окружающей мѣстности.	Отходящія дороги.	Препятствія на пути и переправы.	Свойства дороги и необходимыя исправленія.	Примѣчанія.
35	Р. Макопсе и дорожная караулка.	черезъ оврагъ; далѣе колесная дорога входитъ въ устроенное имѣніе Сибирякова и тянется между виноградными садами, которые огорожены плетнями или отдѣлены отъ дороги полосами колючихъ растеній; подъемъ и спускъ дороги послѣднихъ четырехъ верстъ отлоги. Съ 43 версты начинается спускъ къ рѣкѣ Ашше; послѣ переѣзда черезъ рѣку тропа ведетъ на 300 сажень по каменистому руслу рѣки, а затѣмъ выходитъ на лѣвый берегъ и тянется по скалистому грунту, мѣстами каменисто-глинистому; съ 50 версты тропа проходитъ по обрывистымъ отрогамъ, нависшимъ надъ берегомъ моря, по каменисто-глинистому грунту и изъ этого участка тропы открывается видъ моря; на 51 верстѣ тропа спускается къ ручью и имѣетъ очень крутой поворотъ подъ острымъ угломъ на площадкѣ въ одну квадратную сажень.	Съ 35 версты имѣется широкая тропа къ дер. Макопсе.	Р. Макопсе проходима въ бродъ во всякое время года.		
38	Каменный мостъ.			Въ случаѣ порчи каменнаго моста черезъ оврагъ на 38 верстѣ этотъ оврагъ можно обойти въ 40 саженяхъ выше моста. Мостъ имѣетъ 15 шаговъ длины, 5 шаговъ ширины, въ одинъ пролетъ 4 саженной высоты.		
39, 40, 41, 42.	Имѣніе Сибирякова съ жилыми постройками.					
45	Р. Ашше.			Р. Ашше во время разлива и дождей непроходима въ бродъ.		
				На 49-й верстѣ отъ дождей могутъ быть каменные завалы.		
51	Каменный мостъ.	Черезъ ручей съ отвѣсными берегами имѣется каменный мостъ. Отъ моста тропа подымается по скалистому грунту горы и съ 53 версты спускается къ берегу моря; на 54 верстѣ послѣ каменнаго мостика черезъ оврагъ колесная дорога выходитъ на равнинный выступъ морскаго берега, который имѣетъ превышеніе надъ уровнемъ моря отъ 1 до 4 сажень.		Въ случаѣ порчи каменнаго моста на 51-й верстѣ обходъ ручья не возможенъ. Мостъ въ два пролета, прочной каменной кладки, длиною 75 шаговъ и шириною 5 шаг. имѣетъ каменные барьеры.		
54	Каменный мостъ.			Въ случаѣ порчи каменнаго моста на 54 верстѣ легко сдѣлать спуски для переправы черезъ оврагъ.		
55	Постройки хутора.	Равнинный выступъ морскаго берега лежитъ въ руслѣ рѣки Лазаревской и имѣетъ длину около трехъ верстъ, а ширину отъ 50 до 300 сажень. По этой равнинѣ проложена колесная дорога, ограниченная канавами. Послѣ переправы черезъ рѣку Лазаревскую тропа круто подымается въ гору по скалистому грунту и имѣетъ ширину отъ 3 до 4 шаговъ. Черезъ имѣніе Браткова тропа проходитъ по глинистому грунту, а затѣмъ приближается къ морскому берегу, огибая горный отрогъ; съ 64 версты дорога идетъ по песчаному, мѣстами скалистому грунту; съ 62 версты дорога приближается къ морскому берегу, огибая отроги горъ, упирающіеся въ	Съ 56-й версты отходитъ дорога на казачій постъ Лазаревскій и дорога въ Лазаревскую.			Дорога на дер. Лазаревскую отходитъ съ 56 версты, при чемъ эту дорогу отъ деревни на разстояніи одной версты можно проѣхать на арбѣ по густо заросшей кустарникомъ мѣстности, за деревней дорога пропадаетъ въ руслѣ рѣки. Сообщеніе между дер. Лазаревской и Божья вода возможно по руслу рѣки, при чемъ въ этомъ пространствѣ необходимо до 30-ти разъ переправляться черезъ рѣку.
57	Р. Лазаревская.			Р. Лазаревская въ обыкновенное время проходима въ бродъ, имѣетъ глубины ½ аршина, а ширины до 50 шаговъ, во время разлива и сильныхъ дождей переправа черезъ рѣку невозможна.	Участокъ тропы отъ рѣки Лазаревской до рѣки Головинской (р. Шахе) очень труденъ для движенія вслѣдствіе длинныхъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ. Вполнѣ возможно при полной трассировкѣ уменьшить длину дороги, многіе спуски и подъемы. Въ случаѣ приспособленія дороги къ	
58	Постройки въ имѣніи помѣщика Браткова.					
62	Мостъ изъ хвороста черезъ оврагъ.			Въ случаѣ порчи моста изъ хвороста на 62 верстѣ, объѣздъ оврага невозможенъ.		

Версты.	Населенные и оріентировочные пункты.	Направленіе дороги и характеръ окружающей мѣстности.	Отходящія дороги.	Препятствія на пути и переправы.	Свойства дороги и необходимыя исправленія.	Примѣчанія.
63	Р. Усса. Желѣзный мостъ.	морской берегъ. Съ этого участка тропы открывается видъ на море. По переѣздѣ черезъ желѣзный мостъ на рѣкѣ Усса дорога идетъ по насыпи въ 100 сажень длиною. Отъ селенія Селепихи тропа подымается по Уссинскому ущелью, удаляясь отъ моря; съ 69 до 72 версты тропа спускается къ морю по отрогамъ горъ; съ 71 и 72 верстъ открывается видъ моря. Далѣе тропа идетъ, огибая горные отроги и лощины, попеременно спусками и подъемами по глинистому мѣстами скалистому грунту и выходитъ на безлѣсный скатъ горы, съ которой открывается видъ моря; затѣмъ подъемами и спусками по глинистой почвѣ тропа доходитъ до рѣки Головинской.		Р. Усса въ обыкновенное время проходима въ бродъ; во время дождей и разлива трудно проходима. Въ случаѣ порчи мостовъ на 67 и 73 верстахъ, обходъ оврага и ручья невозможенъ; необходимо возстановлять мосты или дѣлать спуски.	колесному движенію необходимо уширить полотно до 6 аршинъ, шоссировать и сдѣлать отложе спускѣ и подъемы.	
64	Сел. Селепихи.					
67	Желѣзный мостъ черезъ оврагъ.					
73	Желѣзный мостъ черезъ ручей.					
75	Дачныя постройки въ имѣніи Зубова		Съ 75 версты отходитъ дорога на дачу Зубова къ Морскому берегу.			
79	Крутой поворотъ тропы.					
83	Безлѣсный скатъ горы.					
90	Постройки Индо-Европейскаго телеграфа.		Съ 90 версты отходитъ дорога на казачій постъ Головинскій.	Р. Головинская въ обыкновенное время имѣетъ воду, которая течетъ по двумъ руслам: одно шириною въ 10 шаговъ и глубиною 1/4 аршина, а другое шириною 50 шаговъ и глубиною до 1/4 аршина. Во время дождей и разлива рѣка не проходима.		Отъ берега моря вверхъ по теченію р. Головинской идетъ тропа по руслу рѣки и проходитъ черезъ аулъ Кичмай, селеніе Камчанское, черезъ бывшій Бабуковъ лагерь и выходитъ на перевалъ Бѣлорѣченскій. Эта тропа доступна пѣшеходамъ и всадникамъ. На 15 верстахъ отъ берега моря скалы настолько стѣснили русло рѣки, что около рѣки Кичмай на разстояніи версты необходимо идти по водѣ русла рѣки. Независимо этого, чтобы дойти отъ Кичмая до Бабукова лагеря необходимо 42 раза переправиться черезъ р. Головинскую.
91	Р. Головинская (р. Шахе).		Съ 91 версты отходитъ тропа въ верхъ по теченію р. Головинской въ аулъ Кичмай.			
103	Постройки въ имѣніи Великаго Князя МИХАИЛА НИКОЛАЕВИЧА.	Послѣ переправы черезъ рѣку Головинскую начинается шоссейная дорога, которая переходитъ черезъ имѣніе Великаго Князя МИХАИЛА НИКОЛАЕВИЧА, а затѣмъ черезъ имѣніе Великаго Князя КОНСТАНТИНА НИКОЛАЕВИЧА и далѣе черезъ имѣніе ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, а затѣмъ, пройдя черезъ имѣніе Сумарокова и Хлудова доходитъ до посада Сочи.			Дорога отъ рѣки Головинской до посада Сочи на разстояніи 47 верстъ шоссирована, имѣетъ нормальные спуски и подъемы. Черезъ овраги, ручьи и рѣчки построены каменные или желѣзные мосты. Водоотводные каналы правильно и прочно устроены и вообще дорога удобна для движенія во всякое время года до р. Сочи, которая не имѣетъ моста и непроходима въ сильные дожди и во время разлива.	
115	Перекрестокъ трехъ дорогъ.		Со 115 версты отходитъ двѣ дороги подъ угломъ въ 60° къ берегу моря.			
118	Постройки въ имѣніи Великаго Князя КОНСТАНТИНА НИКОЛАЕВИЧА.					
123	Постройки въ имѣніи ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА.					
132	Постройки въ имѣніи гр. Сумарокова.					
134	Постройки въ имѣніи Хлудова.		Съ 134 версты отходитъ дорога въ дер. Навагинскую	Р. Сочи въ обыкновенное время имѣетъ воду, которая течетъ по руслу въ 40 шаговъ ширины и 1/2 аршина глубины; во время дождей и разлива—непроходима.		
135	Кол. Навагинская.					
138	Р. Сочи. Посадъ Сочи.					

Версты.	Населенные и орієнтировочные пункты.	Направленіе дороги и характеръ окружающей мѣстности.	Отходящія дороги.	Препятствія на пути и переправы.	Свойства дороги и необходимыя исправленія.	Примѣчанія.
163	Адлеръ.	Отъ пасада Сочи до Адлера дороги нѣтъ; эта дорога только намѣчена; сообщеніе съ Адлеромъ поддерживается по морю на лодкахъ и по песчано-каменистому берегу моря, образовавшемуся отъ прибоя волнъ. Сообщеніе возможно только въ тихую погоду.	От Адлера отходитъ до рога па д. Молдованку, затѣмъ черезъ дер. Выс кую, Лѣсную, Романовскую Эстонскій поселокъ выхо дитъ на перевалъ Псеашха Этотъ путь въ случаѣ ег разработки можетъ имѣ большое значеніе въ эконо мическомъ отношеніи. Из всѣхъ тропъ, по которым можно пройти изъ Черн морскаго округа въ Кубан скую область, между Псе ашха и Пиленково самы легкія для разработки.	Р. Мзымта въ обыкновен ое время проходима въ родъ; во время дождей и разлива совершенно непро ходима. Во время продол жительныхъ дождей и раз ива по рѣкѣ сплавляютъ съ. Р. Псоу во время дождей разлива непроходима.		Дорога отъ Адлера черезъ д. Молдаванку идетъ по долинѣ р. Мзымты; эта дорога проходитъ по грунту черноземно-песчаному и удобна для колеснаго движенія на 10 верстъ отъ Адлера; затѣмъ послѣднія двѣ версты къ дер. Высокой идетъ подъемомъ по глинистой почвѣ и возможны для проѣзда арбъ. Отъ дер. Высокой дорога арбная продѣлана жителями по горѣ Лацупуха и, не доѣзжая 4-хъ верстъ до дер. Лѣсной, выходитъ на старую колесную дорогу между Лѣсным и Высокой, которая въ среднемъ участкѣ размыта р. Мзымтой.
164	Р. Мзымта.	Отъ р. Мзымты до Пиленкова— лѣсная равнина съ черноземно-песчаной почвой; колесное сообщеніе возможно по просѣкѣ Индо-европейскаго телеграфа. Отъ Пиленкова къ Гаграмъ — вьючная тропа, трудно проходимая.				Отъ дер. Лѣсной вьючная тропа направляется по р. Кудепсто и на разстояніи около версты пересѣкаетъ два раза эту рѣку и затѣмъ на протяженіи 3-хъ верстъ подымается на хребетъ Ахцу, на 2 версты тянется по хребту, обходя съ южной стороны вершину этого хребта, по почвѣ каменистой весьма удобной для разработки колесной дороги въ этомъ участкѣ, такъ какъ подъемъ на хребетъ неособенно крутъ и, вслѣдствіе каменистой почвы, послѣ дождей не бываетъ грязи.
173	Р. Псоу.					Отъ вершины хребта Ахцу начинается спускъ на протяженіи 5-ти верстъ до р. Абгары, впадающей въ р. Мзымта. Спускъ въ этотъ участокъ очень крутой по глинистой почвѣ, заросшей густою растительностью, такъ что даже въ сильные жары можно мѣстами встрѣтить грязь; зимой и во время дождей этотъ участокъ трудно проходимъ.
181	Д. Пиленкова.					Отъ р. Абгары трона идетъ по высотамъ праваго берега р. Мзымты на протяженіи 5 вер. до р. Чвежипсе. Трона въ пространствѣ между этими рѣками обходитъ два скалистыхъ отрога. Рѣка Абгара проходима въ бродъ во всякое время года, а р. Чвежипсе не проходима во время разлива и сильныхъ дождей. Да-

Версты.	Населенные и оріентировочные пункты.	Направленіе дороги и характеръ окружающей мѣстности.	Отходящія дороги.	Препятствія на пути и переправы.	Свойства дороги и необходимыя исправленія.	Примѣчанія.
						лѣе тропа идетъ по правому берегу р. Мзымты и имѣетъ крутые спуски и подъемы на протяженіи 26 верстъ, а потомъ тропа превращается въ хорошую аробную дорогу на протяженіи 4 верстъ до с. Романовскаго. С. Романовское на разстояніи 4-хъ верстъ соединено хорошей колесной дорогой съ посолкомъ Эстонскимъ. Отъ Эстонскаго поселка, находящагося у соединенія р. Пузико съ р. Мзымтою, вьючная тропа входитъ въ ущелье по сѣверную сторону хребта Псехако и на протяженіи 5-ти верстъ подымается на хребетъ; затѣмъ по вершинѣ хребта тянется на 4 версты лиственнымъ лѣсомъ, перемѣшаннымъ съ сосновымъ; потомъ входитъ въ пихтовый лѣсъ и тянется по хрящеватому грунту на 4 версты и наконецъ при выходѣ изъ лѣса начинается 3-хъ верстный подъемъ по скалистому грунту на перевалъ Псеашха. Отъ перевала тропа по рѣкѣ Уруштейнъ идетъ по Кубанской области, имѣетъ весьма слабый скатъ до с. Псебай, которое отстоитъ въ 35 верстахъ отъ перевала. Отъ Псебая идетъ колесная дорога на ст. Лабинскую, а затѣмъ почтовая дорога до Армавира. Если проложить дорогу отъ Адлера до перевала, то она будетъ имѣть длину не болѣе 90 верстъ (отъ Адлера до Лѣсной 24 версты, отъ Лѣсной черезъ Сомановское до Эстонскаго поселка 44 версты и отъ Эстонскаго поселка до перевала 16 верстъ, всего 84 версты). Отъ перевала до Армавира 143 версты. (Отъ перевала до Псебая 35 вер., отъ Псебая до ст. Лабинской 54 версты, отъ ст. Лабинской до Армавира 54 версты, всего 143 версты). Отъ Адлера до Армавира 231 верста. Отъ Туапсе до Армавира 240 верстъ.

Генеральнаго Штаба Капитанъ *Левитскій*.

Приложеніе къ рекогносцировкѣ дорогъ Черноморскаго побережья въ участкѣ отъ пос. Туапсе до дер. Пиленкова въ 1890 г.

Участокъ Черноморскаго округа отъ Майкопо-Туапсинской дороги до дер. Пиленкова протяженіемъ около 100 верстъ по берегу моря и отъ 25 до 40 вер. отъ берега моря до Главнаго Кавказскаго хребта представляетъ мѣстность весьма гористую, покрытую почти сплошнымъ лѣсомъ, пересѣченную во всѣхъ направленіяхъ горными хребтами, рѣчками, ручьями, оврагами съ трудно доступными скатами и берегами.

Указанный раіонъ Черноморскаго округа почти не заселенъ, за исключеніемъ посадовъ Туапсе и Сочи, деревень Александровской, Лѣсной, Рамановки, Адлера, Пиленкова, которыя имѣютъ отъ 200 до 40 человѣкъ жителей, и нѣсколькихъ мелкихъ поселковъ отъ 3-хъ до 8-ми дворовъ, разобщенныхъ между собою трудно проходимой мѣстностью.

Пятиверстная береговая полоса земли разбита на участки и принадлежитъ частнымъ землевладѣльцамъ. На нѣкоторыхъ участкахъ имѣются постройки и заведено хуторовое хозяйство, большинство же земельныхъ участковъ остаются безъ построекъ, надзора и обработки.

По береговой полосѣ проложена дорога, которая проходитъ черезъ всѣ береговые участки и мѣстами она удаляется отъ морскаго берега до 5-ти верстъ. Эта дорога отъ пос. Туапсе до р. Головинской разработана въ широкую вьючную тропу и имѣетъ длину до 91 версты; отъ р. Головинской до пос. Сочи проложена шоссейная дорога протяженіемъ въ 47 верстъ. Отъ пос. Сочи до м. Адлера на разстояніи 25 верстъ по берегу моря дороги не существуетъ, она пока только проектирована. Отъ Адлера до Пиленкова грунтовая колесная дорога по просѣкѣ Индо-Европейскаго телеграфа на протяженіи 18 верстъ, а далѣе къ Гаграмъ ведетъ трудная вьючная тропа. Дорогъ, соединяющихъ Черноморскій округъ съ Кубанской областью не имѣется, за исключеніемъ колесной дороги Майкопо-Туапсинской; въ остальныхъ частяхъ округа сообщеніе съ Кубанской областью возможно по русламъ нѣкоторыхъ рѣкъ, стекающихъ съ Главнаго Кавказскаго хребта. Это сообщеніе съ трудомъ доступно для одиночныхъ пѣшихъ людей и всадниковъ на привычныхъ къ горнымъ тропинкамъ лошадяхъ только во время лѣта, когда горные хребты очищаются отъ снѣга, вода въ рѣкахъ убываетъ и не выпадаетъ большихъ дождей въ горахъ. Съ половины, а иногда съ конца Сентября до половины, Мая въ продолженіи 7 или 8 мѣсяцевъ сообщеніе черезъ Главный Кавказскій хребетъ по имѣющимся тропинкамъ прекращается.

Морская береговая полоса Чернаго моря отъ пос. Туапсе до Пиленкова не имѣетъ ни мелей, ни подводныхъ камней, отличается глубиною, дающей возможность судамъ, имѣющимъ въ подводной части отъ 28 до 30 футовъ, подходить къ берегу на 500 и менѣе сажень. Бухтъ для укрытія судовъ во время бури не имѣется. Срочные пароходы останавливаются въ тихую погоду у Туапсе, Сочи и Адлера.

Изъ рекогносцировки указаннаго участка Черноморскаго округа выяснилось, что дорога, проходящая по берегу, можетъ имѣть весьма малое экономическое значеніе и никакого значенія въ военномъ отношеніи. Эта дорога, удаленная только мѣстами отъ морскаго берега до 5-ти верстъ, имѣетъ крутые спуски, подъемы, повороты, ширина дороги въ участкѣ между п. Туапсе и р. Головинской непозволяетъ разъѣхаться двумъ встрѣтившимся повозкамъ; глинистый грунтъ дороги легко размокаетъ и дѣлается вязкимъ; черезъ рѣки, непроходимыя во время разлива и дождей, не имѣется мостовъ; дорога проходитъ черезъ имѣнія частныхъ владѣльцевъ, которымъ ближе, дешевле и скорѣе свои произведенія отправлять на лодкахъ къ ближайшей пристани, чѣмъ возить этой дорогой; проходя мѣстами близко и открыто по возвышенному берегу моря, эту дорогу легко разрушить артиллерійскимъ огнемъ съ судовъ и прекратить по ней движеніе. Такъ что за этой дорогой можетъ остаться лишь одно назначеніе—сообщеніе владѣльцевъ между собою и при постройкѣ дороги, повидимому, другой цѣли не преслѣдовалось.

Въ экономическомъ и военномъ отношеніи имѣла бы большое значеніе дорога, проведенная верстахъ въ 10—15 отъ берега моря и соединенная въ нѣсколькихъ мѣстахъ съ морскимъ берегомъ и Кубанской областью.

Наилучшимъ направленіемъ такой дороги могли-бы служить мѣста нѣкогда заселенныя между ст. Георгіевской и дер. Лѣсной и затѣмъ эту параллельную морскому берегу дорогу соединить съ Кубанской областью по теченію р. Мзымты черезъ селеніе Романовское, перевалъ Псеашхо на деревню Песбай—Армавиръ и эта дорога, соединяющая Армавиръ съ моремъ у Адлера, имѣла-бы не болѣе 230 верстъ длины.

При постройкѣ этихъ дорогъ Черноморскій округъ былъ бы соединенъ съ Кубанской областью двумя дорогами въ 90 верстномъ разстояніи одна отъ другой и эти двѣ дороги были-бы основными путями для заселенія центральной части Черноморскаго округа, а затѣмъ соединивъ центральную дорогу округа съ берегомъ моря у Сочи, Вардане и Лазаревской рѣки было бы вполнѣ обезпечено сообщеніе по округу и была бы возможность заселить этотъ край.

По заселеніи Черноморскаго округа указанныя дороги имѣли бы важное значеніе по безопасному передвиженію по нимъ войскъ для обезпеченія жителей отъ нападенія со стороны десанта противника въ военное время.

Въ настоящее-же время Черноморскій округъ въ военномъ отношеніи не можетъ имѣть никакого значенія и въ случаѣ войны жители должны быть оставлены безъ защиты, такъ какъ малое количество войскъ, вслѣдствіе пересѣченности мѣстности и разбросанности имѣній, не въ состояніи обезпечить ихъ отъ грабежей, а посылать значительныя силы не цѣлесообразно въ виду незначительности цѣлей, которыя войска могутъ преслѣдовать въ Черноморскомъ округѣ*),

*) Высадка десанта вполнѣ возможна въ любомъ пунктѣ морскаго берега. Для разоренія какого либо прибрежнаго имѣнія необходимо отъ 30 до 40 минутъ времени по слѣдующему разсчету судно можетъ остановиться въ верстѣ отъ берега; на спускъ шлюпокъ и переѣздъ на берегъ необходимо не болѣе 10 минутъ, пройти до построекъ имѣнія—10 минутъ, такъ какъ всѣ они отстоятъ отъ берега не болѣе версты; 5 минутъ вполнѣ достаточно разграбить и зажечь постройки и 15 минутъ вернуться на судно. При такомъ разсчетѣ обезпечить имѣнія отъ разоренія можно только въ томъ случаѣ, если въ каждомъ имѣніи будетъ находиться отрядъ войскъ ихъ же отряды будутъ расположены такимъ образомъ, чтобы въ любой пунктъ высадки можно было поспѣть въ 15—20 минутъ времени. Очевидно, что для этого потребуется такое большое число войскъ, которое не цѣлесообразно будетъ оставлять для обезпеченія побережной полосы Чернаго моря, не имѣющей военно-Государственнаго значенія ни въ стратегическомъ, ни въ тактическомъ отношеніи.

а потому приходится ограничиться только наблюденіемъ проходовъ черезъ хребетъ по дорогѣ Майкопо-Туапсинской, черезъ перевалъ Турбинскій, Пшехскій, Бѣлорѣченскій и Псеашхо.

Болѣе серьезныхъ мѣръ къ обезпенію переваловъ принимать не представляется нужнымъ, такъ какъ пройти къ нимъ могутъ одиночные люди и, съ трудомъ, небольшія партіи, которыя, пройдя въ Кубанскую область, не могутъ имѣть никакого вліянія на Владикавказскую желѣзную дорогу.

Указанная безопасность переваловъ зависитъ не только отъ трудности дорогъ къ нимъ, а также отъ отсутствія продовольственныхъ и перевозочныхъ средствъ.

Берегъ Чернаго моря необходимо оставить безъ наблюденія со стороны войскъ еще и потому, что это можетъ предотвратить многіе грабежи и разоренія побережныхъ имѣній со стороны непріятеля, если онъ не встрѣтитъ на берегу войскъ, а только мирныхъ жителей.

Генеральнаго Штаба,
Капитанъ *Левитскій.*

Рекогносцировка гор. Новороссійска и желѣзной дороги отъ этого пункта до г. Екатеринодара.

Введеніе

Городъ Новороссійскъ расположенъ въ сѣверо-восточномъ углу Чернаго моря, на берегу обширной Цемесской бухты, получившей свое названіе отъ впадающей въ нее рѣки того-же имени.

До 1888 года городъ Новороссійскъ являлъ собой незначительное приморское поселеніе, не имѣвшее ни торговаго, ни военнаго значенія, по отсутствію удобныхъ къ нему дорогъ и по отдаленности его отъ главной коммуникаціонной жилы, питающей во время войны Закавказье,—это Ростово-Владикавказской желѣзной дороги. Но съ тѣхъ поръ, какъ физіономія самаго города, такъ и его военное значеніе совершенно измѣнились,причиною тому послужила желѣзная дорога, связавшая Новороссійскъ съ главной линіей, а черезъ нее и съ центромъ Россіи.

Нынѣ городъ Новороссійскъ представляетъ собой уже значительно населенный пунктъ въ 11/т. жителей и пріобрѣлъ громадное торговое значеніе по отпуску заграницу хлѣба. Въ 1887 году хлѣба было отправлено только нѣсколько десятковъ тысячъ пудовъ, а уже въ 90 году этотъ отпускъ достигъ 36 милліоновъ пудовъ. Столь громадное торговое значеніе города, которое, можно полагать, въ скоромъ будущемъ еще болѣе должно увеличиться и связь его желѣзною дорогою съ Ростово-Владикавказскою линіею, даютъ право думать, что г. Новороссійскъ, во время войны съ государствами, имѣющими у себя флотъ, послужитъ для нихъ желательнымъ объектомъ дѣйствій. Отсюда естественно вытекаетъ необходимость заблаговременнаго и тщательнаго изученія способовъ обороны города, возникающихъ изъ его стратегическаго положенія и тактическихъ свойствъ прилегающей къ нему мѣстности.

Стратегическое значеніе г. Новороссійска.

Стратегическое значеніе г. Новороссійска прежде всего вытекаетъ изъ положенія его на концѣ вѣтки желѣзной дороги, связующей городъ съ Ростово-Владикавказскою линіею. Эта послѣдняя дорога, какъ уже сказано выше, есть единственный каммуникаціонный путь, по которому, въ зимнее время, будутъ направляться изъ внутренней Россіи средства, необходимыя для войскъ дѣйствующихъ въ Закавказьи, на Русско-Турецкой границѣ.

Находясь всего въ 254 верстахъ отъ города Новороссійска и связанная съ нимъ желѣзнымъ путемъ, Ростово-Владикавказская дорога можетъ послужить цѣлью дѣйствій для противника, утвердившагося въ Новороссійскѣ, а съ захватомъ ея положеніе войскъ въ Закавказьѣ можетъ сдѣлаться крайне затруднительнымъ.

Въ такомъ видѣ представляется вопросъ съ перваго и общаго взгляда; но если глубже и всесторонне его изслѣдовать,—то опасность захвата противникомъ нашей линіи коммуникаціонной значительно уменьшится, а именно: 1) положеніе Новороссійска на конечной точкѣ желѣзной дороги дастъ намъ полную возможность увезты весь подвижной составъ, не оставивъ въ рукахъ противника ни одного вагона; 2) Порча желѣзно-дорожныхъ сооруженій, какъ напримѣръ одного изъ туннелей, конечно, на все время войны недозволитъ возстановить сообщеніе; и 3) противникъ, базируясь на море, едвали рискнетъ предпринять наступленіе въ глубь страны на 254 версты, причемъ это наступленіе совершить черезъ наши казачьи земли, подъ угрозою быть схваченными нашими войсками съ обоихъ своихъ фланговъ. Нельзя вполнѣ отвергать возможности операціи

противника на Ростово-Владикавказскую дорогу; но намъ кажется, что подобную операцію противникъ можетъ предпринять лишь въ томъ случаѣ, когда онъ будетъ имѣть весьма значительныя силы; однако это послѣднее обстоятельство подлежитъ сомнѣнію, такъ какъ имѣя на Кавказѣ болѣе важные для своихъ дѣйствій стратегическіе пункты, едвали противникъ выберетъ серіознымъ объектомъ городъ Новороссійскъ для развитія своихъ дальнѣйшихъ операцій на линіи Ростово-Владикавказской желѣзной дороги.

Такой выводъ даетъ намъ право сказать, что, при распредѣленіи войскъ Кавказскаго военнаго округа по театрамъ военныхъ дѣйствій, для защиты г. Новороссійска долженъ быть выдѣленъ лишь такой численности отрядъ, который могъ-бы обезпечить самый городъ отъ высадки небольшаго непріятельскаго десанта. Величина этого отряда будетъ обусловливаться тактическими свойствами мѣстности, окружающей Новороссійскъ и удобствомъ, а равно и числомъ пунктовъ, которые могутъ быть избраны противникомъ для десанта.

Рекогносцировка г. Новороссійска.

И такъ обратимся теперь къ рекогносцировкѣ самаго города и его окрестностей Цемесская бухта, имѣя 14 верстъ длины и 8 верстъ ширины, длинною стороною своею врѣзалась въ материкъ Кавказа въ сѣверо-западномъ направленіи, а въ глубинѣ ея лежитъ городъ Новороссійскъ. Отроги главнаго Кавказскаго хребта обступили бухту кругомъ и протянувшись кряжемъ «Маркотхъ» вдоль сѣверо-восточной ея окраины, силелись въ нѣсколько узловъ по западному побережью; круто опускаясь къ морю, горы оставили узкую, сравнительно равнинную, береговую полосу. Въ оконечность бухты, около гор. Новороссійска вливается р. Цемесъ, которая въ нижнемъ своемъ теченіи образуетъ довольно значительное болото вліяющее на болѣзненность города.

Подъ городомъ находится около 270 десятинъ, включающихъ въ себѣ 1685, преимущественно, каменныхъ домовъ; населеніе города до 11/т. человѣкъ, причемъ 3/т. пришлаго рабочаго люда. Въ это исчисленіе не входитъ пригородная часть, гдѣ находятся вокзалъ желѣзной дороги, цементный заводъ, хлѣбные амбары и проч. постройки, лежащія по лѣвому берегу р. Цемеса.

Въ настоящее время въ городѣ Новороссійскѣ строится коммерческій портъ вызванный къ жизни хлѣбнымъ экспортомъ, который годъ отъ году все увеличивается и, какъ я сказалъ, въ 90 году отпускъ хлѣба заграницу достигъ 36 милліоновъ пудовъ. Для ссыпки этого хлѣба устроено нѣсколько десятковъ каменныхъ амбаровъ, вмѣщающихъ въ себѣ до 4 мил. пудовъ.

Ежедневно въ Новороссійскъ приходитъ за хлѣбомъ 5—6 судовъ которыя нагружаются непосредственной пересыпкой хлѣба прямо изъ вагоновъ, для чего обществомъ желѣзной дороги устроено пять пристаней, изъ нихъ три желѣзныя, съ двухъяруснымъ движеніемъ вагоновъ; кромѣ того имѣются еще четыре пристани, принадлежащія частнымъ обществамъ. Главная отпускная торговля хлѣбъ, а затѣмъ табакъ, вино и цементъ, залежи котораго находятся по всему побережью бухты. Для перемола хлѣба имѣются въ городѣ двѣ вальцовыя мельницы, удовлетворяющія вполнѣ потребность города и снабжающія мукою значительное пространство Черноморскаго побережья. Водой городъ снабжается изъ колодцевъ, такъ какъ вода изъ р. Цемесъ нездорова, въ окрестныхъ горахъ много родниковъ съ прекрасною водою. Безопасный входъ ночью въ Цемесскую бухту обозначается двумя маяками: Дообскимъ и Пенойскимъ, поставленными по Сѣверо-Восточной окраинѣ бухты на мысахъ того-же имени.

Въ ближайшихъ окрестностяхъ города расположены селенія: Ѳедотовка, Кабардинка, Кириловка и Меѳодіевка—эта послѣдняя уже почти вошла въ городскую черту. Городъ связанъ желѣзною дорогою съ Екатеринодаромъ, шоссе

со ст. Крымскою и проселочными дорогами съ г. Анапой и съ береговыми селеніями: Кабардинкой и Ѳедотовкой.

Берега Чернаго моря, какъ Западнѣе, такъ и Южнѣе бухты, совершенно открыты вліянію моря и по своей обрывистости, въ особенности—Южные, трудно доступны для высадки десанта и потому первопачальною цѣлью обороняющагося будетъ желаніе недопустить флотъ противника въ самую бухту, гдѣ онъ можетъ быть совершенно безопасенъ.

Способы обороны г. Новороссійска.

Слѣдовательно первоначальною цѣлью обороны должно быть поставлено загражденіе бухты минами, причемъ таковыя должны быть опущены въ море возможно далѣе отъ города, дабы тѣмъ обезопасить его отъ бомбардировки. Наиболѣе выгодное направленіе миннаго загражденія пройдетъ отъ косы Суджукской до мыса Дообъ; но принимая во вниманіе большую ширину бухты въ означенномъ направленіи, слѣдовательно трудность и дороговизну работъ по заложенію минъ, можно линію загражденія значительно сократить, проводя ее отъ к. Суджукской на м. Пенай

Такимъ сокращеніемъ вполнѣ достигнется безопасность города отъ бомбардировки; но за то мы противнику оставимъ удобный для высадки пунктъ сел. Кабардинку.

Сила обороняющагося отряда.

Но какъ-бы то ни было, гдѣ-бы загражденіе небыло положено необходимо поддержать его съ фланговъ огнемъ артиллеріи. Конечно батареи, вооруженныя береговыми орудіями, наиболѣе отвѣчали-бы цѣли, но по нуждѣ будетъ дотаточно имѣть на флангахъ и по одной батарейной батареѣ, а въ прикрытіе къ нимъ слѣдуетъ назначить по одному баталіону пѣхоты. Затѣмъ является необходимость имѣть подвижной резервъ силою въ два баталіона пѣхоты съ одной батареею и 2—3-мя сотнями казаковъ, потребныхъ для наблюденія за береговою линіею.

Вслучаѣ, если-бы непріятель высадился у сел. Кабардинки, то обороняющійся можетъ заградить ему путь, въ движеніи его на Новороссійскъ, удерживаясь на позиціяхъ, которыя образуютъ отроги хребта Маркотхъ.

Значительно труднѣе удержать наступленіе противника, если онъ рѣшится произвести высадку съ открытаго моря у мыса Масхахъ или у косы Сунджукской; здѣсь онъ не встрѣтитъ противъ себя серіозныхъ позицій и хорошей береговой дорогой можетъ достигнуть до г. Новороссійска. Однако и здѣсь на сторонѣ обороняющагося будетъ преимущество въ томъ, что противникъ будетъ высаживаться съ открытаго моря и по мелководью береговъ предприметъ эту высадку съ весьма дальняго разстоянія, и потому, во время замѣченный десантъ, легко можетъ быть опрокинутъ въ морѣ. Въ томъ случаѣ, если противникъ успѣетъ сдѣлать высадку и занять Новороссійскъ,—то обороняющійся, поднявшись по линіи желѣзной дороги на горы, найдетъ цѣлый рядъ параллельныхъ пути наступленія позицій и всегда будетъ въ состояніи на нихъ задержаться до прибытія подкрѣпленій.

При этомъ мы должны оговориться, что сила отряда нами принята минимальная и только на тотъ случай, если противникъ не предприметъ рѣшительной операціи на Новороссійскъ съ цѣлью ея дальнѣйшаго развитія на Владикавказскую дорогу—въ противномъ-же случаѣ потребуются уже силы значительно большіе и соразмѣрность ихъ опредѣлится ходомъ военныхъ событій. Новороссійская вѣтка желѣзной дороги, при перебрасываніи войскъ къ Новороссійску, конечно съиграетъ не маловажную роль и дастъ намъ средства во время и въ достаточныхъ силахъ встрѣтить противника, если-бы онъ рѣшился на движеніе въ глубь страны.

Рекогносцировка Новороссійской вѣтки желѣзной дороги.

Протяженіе всей вѣтки 254 версты: начинается она отъ ст. Тихорѣцкой Ростово-Владикавказской желѣзной дороги и проходитъ на 127 верстѣ гор. Екатеринодаръ. Путь проложенъ въ одну колею и покоится на прочномъ баластѣ не подверженномъ размыву; рельсы стальныя и прикрѣплены къ дубовымъ шпаламъ, при посредствѣ накладокъ и подкладокъ, шурупами.

По характеру свому дорога представляется равниною на участкѣ отъ ст. Тихорѣцкой до ст. Крымской, а далѣе до гор. Новороссійска пролегаетъ по мѣстности гористой; но какъ на равнинѣ, такъ и въ горахъ число вагоновъ въ поѣздѣ не измѣняется и движеніе происходитъ при одномъ паровозѣ Число вагоновъ въ поѣздѣ обыкновенно 45; дѣйствующіе локомотивы 8 колесные системы «Компантъ». При условіи дѣйствія главной линіи по Новороссійской вѣткѣ ежедневно можетъ быть пущено: восемь воинскихъ поѣздовъ къ Новороссійску и семь поѣздовъ обратно величиною въ 30 вагоновъ каждый но въ случаѣ нужды средства дороги могутъ быть значительно увеличены. Въ настоящее время на дорогѣ имѣется для воинской перевозки готоваго приспособленія на 200 людскихъ вагоновъ и на 150 вагоновъ подъ лошадей, а затѣмъ на все число поѣздовъ, опредѣленныхъ воинскимъ графикомъ, хранятся лѣсъ и гвозди, изъ которыхъ можно быстро устроить необходимыя приспособленія для перевозки.

Продовольственный пунктъ имѣется въ гор Екатеринодарѣ и вполнѣ обезпечиваетъ довольствіе людей, которые могутъ прослѣдовать по дорогѣ при мобилизаціи арміи.

Станціи имѣютъ крайне ограниченное число зданій, исключительно необходимое для служащихъ и потому войска не найдутъ въ нихъ для себя помѣщеній.

На каждой станціи имѣются платформы для нагрузки, но величина ихъ недостаточна для постановки цѣлаго поѣзда; длина ихъ опредѣляется отъ 4—20 сажень и только въ гор. Новороссійскѣ длина всѣхъ платформъ 186 погонныхъ сажень, между станціями Тоннельной и Владиміровской на дорогѣ находятся два тоннеля: большой 650, 94 саж. и малый 170 сажень—они вслучаѣ нужды легко могутъ быть повреждены и на долго прекратитъ движеніе; конечно, къ разрушенію такихъ грандіозныхъ построекъ лучше не прибѣгать, а достаточно ограничиться увозомъ изъ Новороссійска подвижнаго состава и порчею нѣкоторыхъ маловажныхъ участковъ дороги, которыя въ горной полосѣ весьма часто встрѣчаются на дорогѣ въ видѣ выемокъ и насыпей, весьма часто достигающихъ 5 саженной глубины. Мостовъ на дорогѣ большихъ отверстій, отъ 20 до 36 сажень, шесть и одинъ мостъ черезъ Кубань у г. Екатеринодара 120 сажень длиною;—вслѣдъ за мостомъ на десять верстъ дорога идетъ по дамбѣ, обезпечивающей мѣстность отъ разлива р. Кубани. Затѣмъ имѣется еще много мостовъ меньшихъ размѣровъ, а именно: среднихъ отверстій отъ 4—15 саж.—21 и малыхъ отверстій, до 3-го саж., 106; кромѣ того отверстіемъ отъ 0, 5 до 1, 5 саж. на дорогѣ имѣется 37 каменныхъ трубъ.

Значительные подъемы и спуски встрѣчаются въ горномъ участкѣ, въ особенности спускъ къ Новороссійску въ 0, 315 заложенія. Наименьшій радіусъ закругленія на дорогѣ въ 300 сажень.

Вообще Новороссійская вѣтка устроена чрезвычайно хорошо и такъ какъ оборудованіемъ своимъ еще не вполнѣ окончена,—то можно ожидать въ будущемъ дальнѣйшаго ея усовершенствованія.

Подполковникъ *Берхманъ*

ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ.

ОТЪ АНАПЫ ДО ДЖУБЫ.

ОПИСАНІЕ

Черноморскаго побережья отъ АНАПЫ до ДЖУБЫ.

Главный Кавказскій хребетъ, начинаясь у устьевъ Кубани, тянется до Марухскаго перевала (*) въ юго-восточномъ направленіи, параллельно восточному берегу Чернаго моря. Упираясь въ окрестностьяхъ Анапы, верстахъ въ пяти къ югу отъ этого города, непосредственно въ берегъ моря, главный хребетъ постепенно затѣмъ удаляется отъ берега и образуетъ узкую полосу побережья, заполненную его отрогами. Наибольшая ширина этого побережья достигаетъ у Сухума верстъ сорока, считая по прямому направленію отъ берега моря до гребня хребта. Въ административномъ отношеніи почти все побережье, за исключеніемъ окрестностей Анапы и Сухума, образуетъ особый Черноморскій округъ, входящій въ составъ Кубанской области и подраздѣляющійся на три участка: Новороссійскій, Вельяминовскій и Сочинскій.

Настоящее описаніе коснется только Новороссійскаго участка, именно побережья между Анапой и Джубой.

Характеръ мѣстности.

Главный хребетъ на пространствѣ отъ Анапы до Джубы не представляетъ одной непрерывной горной цѣпи, а состоитъ изъ нѣсколькихъ, отдѣльныхъ носящихъ разныя названія хребтовъ, или соединенныхъ невысокими перемычками, или раздѣленныхъ ущельями. Эти хребты въ направленіи съ сѣвера на югъ тянутся въ слѣдующемъ порядкѣ: отъ Анапы до Новороссійска—хребетъ Семисамъ; Тонельнымъ переваломъ онъ соединяется съ хребтомъ Маркотхъ, который простирается вдоль сѣверо-восточнаго берега Цемесской бухты до Геленджика и устья рѣчки Адербы, эта рѣчка отдѣляетъ Маркотхъ отъ слѣдующаго хребта, носящаго названіе Кецегуръ и упирающагося съ одной стороны въ Адербу, а съ другой—въ рѣчку Пшаду; невысокой перемычкой центральная часть Кецегура у истоковъ Абина и Пшады соединяется съ дальнѣйшимъ продолженіемъ Главнаго хребта, которое до Шебановскаго перевала (**) особаго названія не имѣетъ.

Высота помянутыхъ хребтовъ по направленію къ югу постепенно возрастаетъ: такъ высота Семисама доходитъ только до 1200 футовъ, Маркотхъ достигаетъ—2200 футовъ, Кецегуръ—2700, далѣе у Шебановскаго перевала Главный хребетъ нѣсколько понижается; высшая точка тутъ—вершина Шапсухо, лежащая въ сторонѣ отъ хребта, достигаетъ лишь 2200 футовъ съ небольшимъ. Гребни всѣхъ перечисленныхъ хребтовъ остры, скаты большею частію хотя не обрывисты и не отвѣсны, но тѣмъ не менѣе чрезвычайно круты и недоступны. Отъ помянутыхъ главныхъ хребтовъ и въ перпендикулярномъ, и въ параллельномъ направленіяхъ отдѣляются второстепенные отроги, которые или упираются въ море скалистыми мысами, или тянутся параллельно его берегу, отдѣляя отъ себя въ свою очередь скалистыя вѣтви, доходящія до самаго берега.

Всѣ перечисленные хребты и отроги покрыты густымъ лѣсомъ. Преобладающія породы—лиственныя: дубъ, ясень, грабъ и берестъ; изъ хвойныхъ только

---

*) На меридіанѣ Сухума.

**) Между вершинами Лысой и Цеэтшъ.

на Маркотхѣ встрѣчается одинъ можевельникъ. Впрочемъ, въ окрестностяхъ Анапы и Новороссійска лѣсъ въ настоящее время сильно порѣдѣлъ: здѣсь почти не встрѣчается теперь деревьевъ строеваго размѣра, а лишь дровяной лѣсъ и кустарникъ. На остальномъ же пространствѣ побережья простирается почти сплошной, непроницаемый для дневного свѣта, не знающій еще топора, дѣвственный лѣсъ, жилище медвѣдя и дикихъ свиней, которыя, въ поискахъ за желудемъ, бродятъ тутъ стадами. У этого лѣса человѣкъ успѣлъ пока отвоевать лишь узкія просѣки, по коимъ пролегаютъ немногія въ этомъ краѣ дороги, да—небольшія поляны подъ поселки и пашни. Благодаря тому, что побережье во всѣхъ направленіяхъ изборождено хребтами, образующими цѣлую систему отдѣльныхъ ущелій, оно орошается многими рѣчками. Всѣ онѣ берутъ начало на главномъ хребтѣ и, пробѣжавъ десятокъ—другой верстъ, впадаютъ въ море. При незначительной длинѣ онѣ и по размѣрамъ своимъ въ глубину и ширину совершенно ничтожны и представляютъ препятствіе для движенія только послѣ продолжительныхъ дождей. Тѣ изъ нихъ которые покороче, такъ напримѣръ ручьи, извергающіеся въ море съ Моркотха, большую часть года представляютъ сухія каменныя ложа, наполняющіяся водою только при таяніи снѣга и послѣ дождя.

Въ настоящее время, при существованіи въ краѣ сплошныхъ лѣсовъ, задерживающихъ влагу корнями деревьевъ и защищающихъ ее отъ солнечныхъ лучей, многія рѣчки, не смотря на короткость своего протяженія и крутизну паденія, довольно обильны водою. Но, если, съ увеличеніемъ населенія, лѣсъ значительно порѣдѣетъ, то большая часть рѣчекъ въ сухое время года должна совершенно пересыхать, а наполняться водою только послѣ дождей и, при быстротѣ теченія, лишь на короткое время. Такимъ образомъ въ будущемъ побережью угрожаетъ безводіе.

Изъ помянутыхъ рѣчекъ болѣе значительны, начиная съ сѣвера: Сукко, Дюрсо, Цемесъ, Пшада, Вуланъ и Джуба.

Берегъ моря.

На всемъ протяженіи отъ Анапы до Джубы горные отроги подходятъ къ самому берегу моря и круто въ него обрываются, представляя какъ бы сплошную каменную стѣну, о которую разбиваются морскія волны. Стѣна эта повидимому продолжается и подъ морскою поверхностію, ибо глубина моря даже у самаго берега тутъ большею частію огромная. Лишь у Анапы, гдѣ главный хребетъ оканчивается, уступая мѣсто низменной долинѣ нижней Кубани, море мелѣетъ и суда должны останавливаться верстахъ въ двухъ отъ городской пристани. Между Анапой и Джубой море образуетъ двѣ бухты: Геленджикскую и Цемесскую. Первая, не смотря на свои благопріятныя очертанія, (кругалая форма при сравнительно узкомъ входѣ), предохраняющія ее отъ всякихъ морскихъ волненій, по малымъ размѣрамъ и особенно по мелководью, годится лишь для мелкосидящихъ судовъ. Иное значеніе имѣетъ Цемесская бухта. По обширности и глубинѣ, послѣ Севастопольскаго рейда, она должна быть признана лучшей бухтой Чернаго моря и во всякомъ случаѣ лучшей бухтой его восточнаго берега. Бухта эта имѣетъ видъ тупоугольнаго треугольника, вдающагося въ материкъ однимъ изъ своихъ острыхъ угловъ. Стороны треугольника этого слѣдующія: отъ устья Цемеса до Суджукской косы—7 верстъ, отъ того же устья до сел. Кабардинки—15 верстъ и отъ мыса Дооба до помянутой косы—10 верстъ.

Глубина бухты—значительна, особенно у восточнаго берега, такъ что уже въ 20—30 саженяхъ она достигаетъ 30 футовъ.

Необходимо добавить, что по конфигураціи своей бухта закрыта отъ морскихъ вѣтровъ, за исключеніемъ юго-восточнаго. Неудобство бухты заключается, однако, въ томъ, что она подвержена дѣйствію сѣверо-восточнаго континентальнаго вѣтра, носящаго названіе боры и дующаго съ хребта Маркотха. Вѣтеръ этотъ достигаетъ иногда значительной силы. Онъ какъ-бы срывается съ хребта и, пропосясь почти безвредно надъ восточною частію бухты, ударяетъ въ поверхность западной ея части подъ значительнымъ угломъ. Тутъ онъ разводитъ сильное волненіе, срываетъ суда съ якорей и зачастую или выбрасываетъ на берегъ, или разбиваетъ о морское дно. Впрочемъ такихъ грандіозныхъ размѣровъ бора достигаетъ рѣдко и о ней главнымъ образомъ повѣствуется въ преувеличенныхъ разсказахъ моряковъ. Что-же касается мѣстныхъ обывателей, то они рисуютъ бору въ болѣе скромныхъ размѣрахъ обыкновеннаго сильнаго вѣтра, опаснаго только для мелкихъ судовъ.

Какъ бы то нибыло, сущность явленія заключается въ томъ, что восточный берегъ бухты не подвергается дѣйствію боры и во время непогоды суда могутъ найти у него убѣжище.

Населеніе.

Населеніе описываемой части побережья состоитъ въ настоящее время исключительно изъ пришлаго элемента, окончательно вытѣснившаго первоначальныхъ обитателей. До покоренія Западнаго Кавказа въ этомъ краѣ обитали дикіе роды Черкесскаго племени: Ноткуаджъ, Шапсугъ и Натухай. Такъ какъ край, занятый ими отличался большою гористостію, причемъ сколько нибудь горизонтальныя пространства, годныя для обработки, лежали лишь вдоль рѣчекъ на днѣ ущелій; а съ другой стороны въ виду того, что помянутыя пространства, при избыткѣ влаги, отличались большою лихорадочностію климата,—аулы жителей ютились на скатахъ горъ, вблизи вершинъ, а пашни лежали на днѣ ущелій. Вслѣдъ за покореніемъ Западнаго Кавказа, начинается выселеніе первоначальныхъ обитателей въ предѣлы Турціи и водвореніе на освободившихся мѣстахъ переселенцевъ изъ Россіи и другихъ государствъ. Такимъ образомъ въ краѣ этомъ въ настоящее время совершенно почти не имѣется туземныхъ поселеній, все занято пришлымъ элементомъ, который состоитъ изъ русскихъ, чеховъ, грековъ, армянъ, нѣмцевъ, а по сѣверную сторону Главнаго хребта и молдованъ.

Промышленность.

Главное занятіе жителей составляетъ земледѣліе, распадающееся въ свою очередь на хлѣбопашество, табаководство и винодѣліе. Собственно хлѣбопашество встрѣчаетъ въ мѣстныхъ условіяхъ большія затрудненія и въ настоящее время далеко не удовлетворяетъ даже мѣстнымъ потребностямъ. Главное препятствіе къ его развитію заключается въ недостаткѣ удобной земли. Край чрезвычайно гористъ, плоскихъ пространствъ, за исключеніемъ узкихъ полосъ, которыя тянутся вдоль рѣчекъ, по дну ущелій,—почти не встрѣчается. Помянутыя же полосы подвергаются частымъ наводненіямъ при разливѣ послѣ дождей горныхъ рѣчекъ, которыя сплошь и рядомъ смываютъ посѣвы. Кромѣ того посѣвамъ этимъ не маловажный вредъ наносятъ медвѣди и стада дикихъ свиней. Еще болѣе опаснымъ врагомъ посѣвовъ являются цѣлыя полчища полевыхъ мышей, которыя, напримѣръ въ сел. Джубѣ, принудили поселянъ совершенно бросить хлѣбопашес-

тво и обратиться къ собиранію кислицы и дикихъ грушъ, которыя они цѣлыми возами доставляютъ въ Кубанскую область, промѣнивая на хлѣбъ. Если къ перечисленному прибавить, что грунтъ земли въ краѣ, за исключеніемъ дельтъ,—каменистый и что увеличеніе пространства пахатной земли посредствомъ корчеванія обходится крайне дорого и при малой цѣнѣ на хлѣбъ далеко не окупаетъ издержекъ производства—станетъ понятнымъ, что хлѣбопашество въ краѣ развиваться не можетъ. Можно сказать болѣе: въ недалекомъ будущемъ оно, вѣроятно, будетъ постепенно совершенно брошено и населеніе перейдетъ исключительно къ веденію хозяйства высшей культуры, т. е. къ винодѣлію, табаководству и садоводству.

И въ самомъ дѣлѣ, для такого хозяйства и почва, и климатъ представляютъ сочетаніе условій крайне благопріятныхъ. Направленіе главныхъ горныхъ хребтовъ, какъ раньше было сказано,—юго-восточное. Все пространство края занято юго-западными скатами этихъ хребтовъ съ одной стороны закрытыми отъ холоднаго сѣверо-восточнаго вѣтра, съ другой стороны открытыми для полуденныхъ лучей, которые падаютъ на эти скаты почти перпендикулярно. Необходимо прибавить къ этому умѣряющее вліяніе моря, достаточную влажность климата и чрезвычайно богатую известковую почву горъ.

Въ настоящее время за недостаткомъ денежныхъ средствъ, которыя требуется для подготовки лѣсныхъ участковъ земли подъ виноградники, для устройства давильныхъ прессовъ, а также подваловъ съ цѣлію выдерживать вино нѣсколько лѣтъ до его продажи,—виноградство среди поселянъ развиться еще не успѣло. Лишь въ послѣдніе года начали они, впрочемъ нерѣшительно, въ видѣ опыта, заводить небольшіе виноградники, первобытнымъ способомъ давить изъ винограда по десятку—другому бутылокъ вина.

Что касается крупныхъ землевладѣльцевъ, то, имѣя возможность затратить на предпріятіе сразу значительный капиталъ, они, относительно винодѣлія, идутъ впередъ рѣшительными шагами. Въ ущельяхъ рѣчекъ Сукко, Дюрсо, Мисхакъ и оз. Абрао, (между Анапой и Новороссійскомъ) и по берегу Цемесской бухты къ юго-востоку отъ Новороссійска на горныхъ скатахъ, среди лѣса, бѣлѣютъ известковые участки, покрытые недавно насажденною лозою. По близости устроены давильни и подвалы, гдѣ хранятся уже нѣкоторые запасы вина трехлѣтней выдержки. Впереди другихъ стало въ этомъ отношеніи удѣльное имѣніе близъ озера Абрао, затѣмъ слѣдуютъ землевладѣльцы: Шиленко, Пенчула, Осипскій, Ганжа, Петровъ и другіе. Выпускаемое ими на продажу красное и бѣлое вино выдерживается предварительно въ подвалахъ не менѣе трехъ лѣтъ, отличается хорошими качествами, по вкусу приближаясь къ винамъ бургонскимъ и рейнскимъ и стоитъ въ розничной продажѣ отъ 40 копѣекъ до 1 руб. 10 копѣекъ за бутылку. Въ виду весьма недавняго заведенія въ краѣ виноградниковъ вино это за предѣлами края не пріобрѣло еще извѣстности и ограничивается мѣстными рынками, Анапой, Новороссійскомъ и различными пунктами побережья, лежащими отъ него къ югу. На рынкахъ этихъ оно успѣшно соперничаетъ съ привозными крымскими винами и поддѣльнымъ кахетинскимъ и несомнѣнно, что въ недалекомъ будущемъ сфера его преимущественнаго распространенія коснется съ одной стороны Керчи, съ другой Прочно-окопа и съ третьей Сухума.

Табаководство, сравнительно съ винодѣліемъ, водворилось въ краѣ значительно ранѣе, а потому покоится въ настоящее время уже на вполнѣ прочныхъ основаніяхъ. Имъ занимаются главнымъ образомъ чехи и греки. Кромѣ того въ различныхъ пунктахъ, а главнымъ образомъ въ ущельяхъ Сукко и Дюрсо вод-

ворились переселенцы изъ Трапезунда и Самсуна, живущіе отдѣльными хуторами, арендующіе у крупныхъ землевладѣльцевъ значительные участки земли исключительно подъ табачныя плантаціи и прилагающіе къ табаководству познанія и пріемы,вынесенные ими изъ турецкихъ провинцій, издавна поставляющихъ лучшіе сорта турецкаго табаку. Къ огорченію мѣстныхъ плантаторовъ цѣна на табакъ въ послѣдніе года стала сильно падать. Пудъ мѣстнаго табаку, стоившій пять—шесть лѣтъ тому назадъ 9 и 10 рублей и предлагаемый въ текущемъ году за 5 рублей, едва находилъ покупателей. Большинство сдѣлокъ между табаководами и скупщиками, посланными въ край главными табачными фирмами (Асмоловъ, Кушнаревъ, Богдановъ и проч.) было заключено по 4 рубля за пудъ. Въ виду низкой цѣны на табакъ многіе хозяева, не испытывающіе крайней нужды въ деньгахъ, воздержались отъ продажи и у нихъ можно теперь видѣть въ сараяхъ цѣлые склады табачныхъ кипъ заготовленія 1888 и 1889 годовъ, оставшихся не проданными въ надеждѣ на лучшую цѣну въ будущемъ. Паденіе цѣны на табакъ имѣло, однако, и свою хорошую сторону: оно побудило многихъ уменьшить табачныя плантаціи и произвести опыты насажденія виноградной лозы.

Паденіе цѣнъ на табакъ объясняется чрезмѣрнымъ развитіемъ въ послѣдніе годы табаководства не столько на побережьи, какъ въ долинѣ нижняго теченія Кубани.

Въ то время еще, когда цѣна на табакъ стояла высокая и всякая десятина, засѣянная табакомъ приносила ея хозяину до 400 рублей ежегоднаго дохода, а воздѣлываніе той же десятины подъ пшеницу едва покрывало расходы по обработкѣ,—на нижней Кубани произошла какая--то табачная манія: хлѣбопашество многими было заброшено, пашни превращены въ плантаціи, построены сушильные сараи, открылись табачныя фабрики, въ обществѣ только и разговоровъ было, что о табакѣ.

Результатъ увлеченія скоро обнаружился. Производство превысило потребленіе и произошелъ табачный кризисъ, тяжело отозвавшійся особенно на мелкихъ землевладѣльцахъ Черноморскаго побережья, такъ какъ они, при недостаткѣ въ краѣ земли, почти всѣ удобные участки засѣвали табакомъ

Благодаря тому обстоятельству, что вслѣдствіе рѣдкости населенія, большая часть побережья еще не воздѣлана подъ пашни, плантаціи или сады, скотоводство находится въ довольно хорошемъ состояніи. Рогатый скотъ, козы, овцы простыя и тонкорунныя, свиньи пасутся на просторѣ, бродя по лѣснымъ полянамъ и питаясь то травою, то за ея недостаткомъ древесными побѣгами и листьями. Подспорьемъ къ земледѣлію и скотоводству являются: ловля рыбы и дельфиновъ у морскаго берега, рубка дровъ и выжиганіе углей, а также охота.

Ловятся главнымъ образомъ кефаль и сельдь, заготовляемыя въ прокъ и отправляемыя на продажу, а затѣмъ камбала, лососина и хамса. Изъ дельфиновъ вытапливается жиръ. Послѣднимъ промысломъ занимаются преимущественно турки на своихъ фелюгахъ.

Охота на дикаго звѣря въ краѣ распространена: встрѣчается много медвѣдей, дикихъ козъ и свиней, попадается и куница.

Нельзя не упомянуть также и объ одномъ изъ главныхъ богатствъ края, заключающемся въ его известнякахъ, служащихъ для приготовленія превосходнаго цемента. Цементный заводъ лежитъ вблизи Новороссійска на восточномъ берегу Цемесской бухты. Производство его постепенно разростается и оборотъ въ настоящее время доходитъ уже до 800 т. рублей слишкомъ. Имѣется также и нефть, но въ небольшомъ количествѣ. Ежегодная добыча нефти на заводѣ, находящемся также близъ Новороссійска, простирается до 170 т. рублей слишкомъ.

Что касается торговой дѣятельности края, то ничтожная по своимъ размѣрамъ до 1888 года она, съ проведеніемъ Новороссійской желѣзной дороги, стала быстро развиваться. Характеръ торговли главнымъ образомъ отпускной. Портомъ ея служитъ Новороссійскъ, къ которому желѣзная дорога притянула хлѣбные грузы изъ юго восточныхъ внутреннихъ губерній и сѣвернаго Кавказа Итоги хлѣбнаго вывоза по годамъ возрастаютъ при этомъ въ огромной прогрессіи: такъ въ 1887 году—было вывезено изъ новороссійска только 7,500 пудовъ хлѣба въ 1888 году—2,000,000 пудовъ, въ прошломъ—около 18,000,000, а въ текущемъ году цифра должна дойти до 25,000,000 слишкомъ.

Населенные пункты.

Разнообразное по племенному составу населеніе описываемой части Черноморскаго побережья группируется главнымъ образомъ по берегу моря у бухтъ и устьевъ рѣчекъ. Тутъ имѣются два города: Анапа и Новороссійскъ и нѣсколько селеній, изъ коихъ наиболѣе значительны: Мефодіевка (72 двора чеховъ), въ долинѣ Цемеса, Кабардинка (114 дворовъ грековъ), на берегу Новороссійской бухты, Геленджикъ (117 дворовъ грековъ и русскихъ) у бухты того-же имени, Береговая (54 двора русскихъ и грековъ), близъ устья р. Пшады, Архипосиповка (90 дворовъ русскихъ), у устья р. Вулана и Джуба (76 дворовъ русскихъ) у устья рѣчки того-же имени. Населенныхъ пунктовъ, лежащихъ вдали отъ морскаго берега ближе къ хребту горъ немного и они менѣе значительны: большая часть ихъ представляетъ либо отдѣльные хутора, либо поселки десятка въ полтора дворовъ, а изъ селеній довольно значительны только два: Адербіевка (68 дворовъ) и Пшада (67 дворовъ).

Анапа лежитъ на слабоочерченномъ мысѣ восточнаго берега Чернаго моря, нѣсколько къ югу отъ устья Кубани и со всѣхъ сторонъ окружена предгоріями западной оконечности Кавказскаго хребта, которые недалеко отъ города, постепенно переходятъ въ равнину. Помянутый Анапскій мысъ, выдаваясь нѣсколько къ сѣверо-западу, образуетъ небольшую бухту, очень мелководную и годную лишь для небольшихъ судовъ. Отъ оконечности мыса въ сѣверо-западномъ-же направленіи воздвигается въ настоящее время молъ изъ деревянныхъ ящиковъ, наполненныхъ каменьями. Назначеніе мола прикрыть бухту отъ господствующихъ юго-восточныхъ волненій. Длину мола предположено довести до 49 саженей; причемъ глубина моря у оконечности мола будетъ простираться отъ 14 до 16 футовъ. Такимъ образомъ въ Анапской бухтѣ, въ случаѣ непогоды, найдутъ убѣжище какъ каботажные и рыболовные суда, такъ и баркасы, доставляющіе на берегъ грузы съ пароходовъ и большихъ судовъ, не имѣющихъ возможности по мелководью подойти къ городу ближе 1½—2-хъ верстъ и бросающихъ якорь на рейдѣ. Анапа не имѣетъ городского вида; въ ней хотя и числится около 10½/т. жителей; но большая часть ихъ къ городу лишь приписана, а проживаетъ на заработкахъ въ другихъ болѣе оживленныхъ пунктахъ. Постояннаго-же населенія имѣется въ городѣ менѣе 3½ /т. человѣкъ. Домовъ въ Анапѣ хотя и считается 1100; но за исключеніемъ нѣсколькихъ, всѣ они одноэтажные, многіе стоятъ безъ дворовъ, съ рухнувшими стѣнами. Улицы въ городѣ не мощеныя. Воды мало. Въ городскихъ колодцахъ кромѣ того она плохаго качества. Хорошую-же воду приходится возить за 4 версты изъ двухъ колодцевъ, такъ называемыхъ Алексѣевскихъ; кромѣ того въ 6-ти верстахъ отъ города находится Сухоснинскій довольно обильный родникъ. Въ городѣ нѣтъ ни торговой, ни промышленной дѣятельности. Отъ прежняго времени остались лишь

два оптовыхъ склада табаку, которые, вѣроятно будутъ, переведены въ Новороссійскъ, да имѣется 27 вѣтренныхъ мельницъ.

Главное занятіе жителей земледѣліе и ловля рыбы, преимущественно кефали, посредствомъ длинныхъ циновокъ. Лѣтомъ, съ пріѣздомъ для морскихъ купаній нѣсколькихъ десятковъ небогатыхъ дачниковъ, Анапа нѣсколько оживляется.

Новороссійкъ, административный центръ черноморскаго округа, лежитъ на западномъ берегу Цемесской бухты, близъ устья цемеса, состоитъ изъ 615 дворовъ и имѣетъ лѣтомъ, около 11½ т. жителей. Зимою, когда дѣятельность на пристаняхъ, заводахъ, цементномъ и нефтяномъ и въ строящемся близъ города портѣ нѣсколько замираетъ, число жителей уменьшается. Въ 1½ верстахъ отъ города на лѣвомъ берегу Цемеса у его устья находится станція желѣзной дороги, верстахъ въ 4 далѣе по направленію къ сел. Кабардинкѣ лежитъ цементный заводъ, а въ полуверстѣ отъ послѣдняго—строящійся портъ.

Еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ, до проведенія желѣзной дороги, Новороссійскъ былъ городишкой вродѣ Анапы, влачившимъ жалкое существованіе лишь благодаря присутствію въ немъ административныхъ учрежденій, квартированію батальона, да существованію въ окрестностяхъ цементнаго завода, дававшаго кое-какой заработокъ населенію. Зимою жизнь въ немъ совершенно замирала. Нѣсколько оживлялся онъ только лѣтомъ, съ прибытіемъ десятковъ двухъ-трехъ небогатыхъ семействъ, которымъ докторами предписаны были морскія купанья, но для которыхъ ѣхать въ Ялту и даже алушту было не по карману.

Съ проведеніемъ въ 1888 году новороссійской вѣтви Ростово-Владикавказской дороги, соединившей этотъ заброшенный уголокъ не только съ плодородною и богатою Кубанскою областію, но и со всѣмъ среднимъ Кавказомъ,картина измѣнилась. Число жителей поднялось съ 8 т. до 11-ти слишкомъ. Въ городѣ появились хорошія гостиницы, богатые магазины. Рядомъ со старымъ городомъ, на лѣвомъ берегу Цемеса, близъ станціи желѣзной дороги, возникъ другой новый городъ, пока состоящій, правда, лишь изъ мазанокъ наскоро построенныхъ пришлымъ населеніемъ, которое, ища заработка, отовсюду хлынуло въ Новороссійскъ. У станціи въ бухтѣ построены были пять пароходныхъ пристаней,, снабженныхъ рельсовыми путями, изъ коихъ одна двухъ-ярусная для нагрузки зерна пароходы посредствомъ ссыпки непосредственно изъ вагоновъ; устроены были амбары и кладовые для временнаго храненія доставляемыхъ желѣзною дорогою грузовъ; начата была постройка на восточномъ берегу бухты порта, расчитаннаго на 30,000,000 пудовъ ежегоднаго груза и возникъ проектъ вычерпать болота, существующія у устья Цемеса, и устроитъ на мѣстѣ ихъ портъ—ковшъ, сообщающійся съ моремъ каналомъ и безусловно недоступный для волненій.

Вмѣстѣ съ этимъ вдоль восточнаго берега бухты, начиная отъ цементнаго завода и по направленію на Пенайскій маякъ, возникаетъ цѣлый рядъ весьма живописныхъ дачъ, окруженныхъ дубовымъ лѣсомъ и омываемыхъ морскою волной.

Поднялась и цѣна на землю. Въ настоящее время на южномъ склонѣ Маркотха, на протяженіи трехъ—пяти верстъ отъ станціи между берегомъ моря и шоссе, ведущемъ отъ станціи къ маяку, квадратная сажень стоитъ 5 рублей; между шоссе и ближайшими террасами Маркотха до 3-хъ рублей и только у самаго гребня 50 копѣекъ. Въ настоящее время, особенно лѣтомъ, городъ и его ближайшія окрестности кипятъ дѣятельностію. Въ бухту приходятъ много русскихъ и иностранныхъ пароходовъ, забирающихъ доставляемые сюда желѣзною дорогою изъ Кубанской области хлѣбъ и табакъ, раньше направлявшіеся въ Ростовъ, а также грузы заводовъ нефтянаго и цементнаго, продукты котораго полу-

чили уже широкое распространеніе. Въ недалекомъ будущемъ пароходы эти будутъ забирать и грузы вина, такъ какъ въ окрестностяхъ Новороссійска разводятся уже хорошіе виноградники.

Въ виду усилившейся въ послѣднее время торговой дѣятельности Новороссійска, прихода значительнаго числа русскихъ и иностранныхъ пароходовъ и судовъ и доступности бухты для юго-восточныхъ морскихъ волненій, сознана была необходимость построить въ Цемесской бухтѣ портъ съ достаточно длинною пристанью, недоступный для морскаго волненія. Для устройства порта избрано было не подверженное дѣйствію боры мѣсто на восточномъ берегу бухты въ 4-хъ верстахъ отъ станціи желѣзной дороги. Проектированный портъ будетъ состоять изъ мола, длиною въ 420 саженъ, при общемъ направленіи съ востока на западъ. Впрочемъ, молъ будетъ представлять не прямую линію, а ломанную, изъ трехъ колѣнъ съ постепеннымъ заворотомъ на сѣверъ. При такомъ направленіи портъ будетъ недоступенъ и для юго-восточнаго морскаго вѣтра, и для отраженнаго волненія, вызываемаго борою у западнаго берега.

На внутренней окраинѣ мола предполагается устроить пристань, длиною 477 саженъ, что считается достаточнымъ для ежегоднаго груза въ 30,000,000 пудовъ.

Глубина порта будетъ простираться отъ 24 футовъ у берега до 40 футовъ у оконечности мола.

Пути сообщенія.

Съ одной стороны вслѣдствіе гористой мѣстности, а съ другой благодаря сравнительному удобству морскаго сообщенія между различными прибрежными пунктами, описываемый край не богатъ сухопутными путями. До послѣдняго времени въ немъ пролегала только одна удовлетворительная дорога, именно: почтовая дорога изъ Анапы черезъ Новороссійскъ въ ст. Крымскую и далѣе въ Екатеринодаръ съ шоссированнымъ участкомъ черезъ хребетъ Маркотхъ между Новороссійскомъ и ст. Неберджаевской.

Въ настоящее время помимо Новороссійско-Тихорецкой желѣзной дороги, проложена колесная дорога вдоль всего побережья отъ Новороссійска до Джубы причемъ на нѣкоторыхъ участкахъ, преимущественно на перевалахъ она шоссирована. Кромѣ того устроенъ колесный путь изъ Джубы въ Екатеринодаръ черезъ Шебановскій перевалъ и ст. Ново-дмитріевскую. Такимъ образомъ сѣть сухопутныхъ дорогъ въ описываемой части побережья состоитъ: изъ одной прибрежной дороги, которая тянется параллельно берегу моря отъ Анапы до Джубы на протяженіи 154 верстъ и изъ трехъ перпендикулярныхъ къ первой дорогъ, ведущихъ изъ долины нижней Кубани къ берегу моря черезъ Главный хребетъ; а именно: 1) отъ ст. Крымской черезъ ст. Неберджаевскую и Неберджаевскій перевалъ въ гор. Новороссійскъ, длиною 38 верстъ; 2) отъ ст. Абинской черезъ ст. Шабсугскую и сел. Адербіевку на дорогу изъ Геленджика въ Пшаду въ томъ пунктѣ, гдѣ дорога эта пересѣкается р. Адербу; и 3) отъ Екатеринодара черезъ станицы Ново-дмитріевскую и Шебановскую, Шебановскій перевалъ, ст. Дефанскую въ с. Джубу, длиною 97 верстъ.

Изъ этихъ дорогъ первая на половину шоссированная, (*) на половину грунтовая и третья, вся грунтовая,—годны для колеснаго движенія; вторая же годится лишь для вьючнаго движенія; такъ какъ она проложена по дну ущелья Адербы и полотно ея постоянно размывается водою. Затѣмъ, всѣ остальные, за исключеніемъ перечисленныхъ, пути въ краѣ суть ничто иное какъ тропинки, едва доступные для вьючнаго движенія.

(*) Между г. Новороссійскомъ и ст. Неберджаевской.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Значеніе Черноморскаго побережья въ военномъ смыслѣ, т. е. по отношенію къ непріятельскому наступленію въ предѣлы Кавказа обрисовывается въ слѣдующихъ чертахъ.

Въ случаѣ войны противъ коалиціи, состоящей изъ Турціи и одной или нѣсколькихъ морскихъ державъ, т. е. при томъ условіи, что союзники будутъ имѣть возможность, кромѣ сухопутной арміи, выставить и многочисленный флотъ, непріятель можетъ угрожать собственно Кавказу не только со стороны сухопутной Закавказской границы, но и со стороны восточнаго побережья Чернаго моря, начиная отъ Тамани до Батума. Необходимо, однако, замѣтить, что раньше чѣмъ предпринимать какія либо серьезныя морскія экспедиціи противъ Кавказа, непріятелю необходимо будетъ или уничтожить нашъ Черноморскій флотъ въ бою въ открытомъ морѣ, или запереть его въ бухтахъ.

На Кавказскомъ побережьи имѣются только двѣ достаточно глубокихъ для военныхъ судовъ и защищенныхъ отъ морскаго волненія бухты, именно: Батумская и Цемесская, по этому первоначальныя усилія непріятеля, устрашившаго нашъ Черноморскій флотъ и рѣшившагося произвести высадку, должны быть направлены къ завладѣнію или Батумомъ, или Новороссійскомъ. Только по овладѣніи однимъ изъ этихъ пунктовъ непріятель пріобрѣтетъ удобную стоянку для десантныхъ судовъ и можетъ подготовить базу для дальнѣйшаго наступленія.

Какова же будетъ цѣль и результаты помянутаго наступленія? Въ первомъ случаѣ, т. е. овладѣвъ Батумомъ, высадившійся отрядъ противника долиною Ріона можетъ направиться къ Сурамскому перевалу и, завладѣвъ послѣднимъ, долиною Куры двинуться къ Тифлису. Такъ какъ Тифлисъ представляетъ узелъ путей, соединяющихъ Закавказье съ его базою—внутренними губерніями Россіи, откуда во время войны будутъ слѣдовать и укомплектованіе людьми, и всякаго рода боевые и продовольственные запасы, то съ паденіемъ Тифлиса оборона Закавказья должна прекратиться сама собою.

При высадкѣ у Батума и дальнѣйшемъ наступленіи къ Тифлису непріятель встрѣтитъ слѣдующія преграды: Михайловскія укрѣпленія вокругъ Батумской бухты, вооруженныя береговою артиллеріею; узкое ущелье Квирилы, которое легко оборонять сравнительно незначительными силами и трудно проходимый, вслѣдствіе малаго числа путей, Сурамскій хребетъ; при чемъ непріятелю отъ Батума до Тифлиса придется пройти около 325 верстъ. Во второмъ случаѣ, т. е. овладѣвъ Новороссійскомъ и пытаясь развить затѣмъ свои операціи, непріятельскій десантный отрядъ можетъ двинуться черезъ Екатеринодаръ къ станицѣ Кавказской и, завладѣвъ участкомъ Ростово-Владикавказской дороги, отрѣзать сообщеніе по ней внутреннихъ губерній Россіи съ Закавказьемъ.

При подобномъ движеніи и при отсутствіи укрѣпленій въ окрестностяхъ Новороссійска, непріятель можетъ встрѣтить серьезное препятствіе лишь на Неберджаевскомъ перевалѣ черезъ Мархотхъ (на шоссе между городомъ и ст. Не-

берджаевской, а также на переправѣ черезъ Кубань у ст. Троицкой. Дальнѣйшее же затѣмъ наступленіе противника къ ст. Кавказской, при изобиліи путей, не представитъ особыхъ затрудненій.

Несомнѣнно, что подобное наступленіе не можетъ особенно въ первое время, неотразиться неблагопріятно на снабженіи дѣйствующей у Сагаплуга арміи; но необходимо принять во вниманіе, что кромѣ Ростово-Владикавказской желѣзной дороги доставка изъ внутреннихъ губерній и людей, и разнаго рода запасовъ въ теченіи шести теплыхъ мѣсяцевъ можетъ производиться желѣзными дорогами и Волгою до Астрахани, Каспійскимъ моремъ отъ Астрахани до Баку и оттуда до Тифлиса по Закавказской дорогѣ.

Кромѣ того въ Закавказье могутъ быть по прежнему доставляемы собственно продовольственные запасы изъ восточной части передняго Кавказа и, чтобы воспрепятствовать этому, непріятелю, кромѣ 255 верстъ, отдѣляющихъ Новороссійскъ отъ ст. Кавказской, придется сдѣлать еще около 400 верстъ съ тѣмъ чтобы, занявъ Владикавказъ, прекратить движеніе транспортовъ по военно-грузинской дорогѣ.

Изъ сопоставленія изложенныхъ данныхъ можно вывести слѣдующее заключеніе. Уничтоживши Черноморскій нашъ флотъ непріятель предпочтетъ, какъ это ни будетъ для него трудно, завладѣть Батумомъ и наступать на Тифлисъ. Если-же онъ остановится на высадкѣ у Новороссійска, то даже при удачѣ, т. е. при завладѣніи линіей Ростово-Владикавказской дороги, не достигнетъ рѣшительныхъ цѣлей, а между тѣмъ отвлечетъ свои войска отъ того пункта, гдѣ они могли бы принести болѣе существенную пользу.

Вытекаетъ ли, однако, изъ всего изложеннаго, что Новороссійска или вѣрнѣе Цемесской бухты не слѣдуетъ оборонять?

Хотя высадка непріятеля у Новороссійска съ цѣлію предпринять дальнѣйшее наступленіе въ достаточныхъ силахъ для перерыва пути сообщенія Закавказья съ внутренними губерніями и не можетъ угражать серьозною опасностію; тѣмъ не менѣе самое уже обладаніе Цемесской бухтой, даже безъ попытки проникнуть внутрь страны, будетъ выгодно для непріятеля потому, что бухта эта, отстоящая отъ Батума только на сутки ѣзды, можетъ служить первоначальною базой для дѣйствія противъ Батума.

Кромѣ того завладѣніе Цемесской бухтою лишитъ нашъ флотъ одного изъ немногихъ убѣжищъ, находящихся на берегахъ Чернаго моря, одной изъ безопасныхъ стоянокъ для судовъ, на которыя возложено будетъ крейсерство у его береговъ.

Какъ-бы то ни было, вопросъ объ укрѣпленіи Новороссійска—дѣло сложное, требующее участія комиссіи спеціалистовъ: офицеровъ морскаго, инженернаго и артиллерійскаго вѣдомствъ. Въ настоящемъ трудѣ могутъ быть намѣчены лишь цѣли, коихъ слѣдуетъ достигнуть при возведеніи помянутыхъ укрѣпленій. Казалось-бы, цѣли эти должны быть слѣдующія: 1) преградить доступъ въ бухту со стороны моря, для чего необходимо было-бы соорудить батареи на Суделукской косѣ и Пекайскомъ мысѣ, вооруживъ ихъ 11-ти дюймовыми орудіями; 2) преградить непріятелю доступъ внутрь страны по долинѣ Цемеса и по Неберджаевскому шоссе, на тотъ случай, если прорывъ въ бухту совершится; для чего необходимо возвести отдѣльные форты на контрфорсахъ Маркогха, обращенныхъ къ бухтѣ, у шоссе и у старой дороги изъ Новороссійска въ Неберджаевскую, вооруживъ ихъ полевою артиллереіею и мортирами.

Разсмотрѣвъ вопросъ о наступленіи непріятеля на Екатеринодаръ отъ Новороссійска черезъ ст. Крымскую, необходимо сказать нѣсколько словъ и о другомъ пути, ведущемъ отъ берега моря къ Екатеринодару, именно о пути изъ Джубы черезъ Шебановскій перевалъ. Выборъ непріятелемъ этого пути для наступленія внутрь страны еще менѣе вѣроятенъ у Джубы не имѣется бухты; пароходы Черноморскаго общества, идущіе вдоль Кавказскаго берега круговымъ рейсомъ, останавливаются у Джубы верстахъ въ $1^1/_2$ отъ берега, на рейдѣ, и то только въ тихую погоду; во время же волненія они минуютъ этотъ пктъ. пу Очевидно, по этому что Джуба не можетъ служить базой для серьозной высадки съ цѣлію вторженія внутрь Кубанской области. Независимо отъ этого и самая дорога отъ Джубы черезъ Шебановскій перевалъ не представляетъ удобствъ для движенія: она грунтовая и въ непогоду представляетъ чрезвычайныя препятствія для движенія, такъ какъ много разъ переходитъ въ бродъ горныя рѣчки, которыя во время дождей переполняются водою; далѣе дорога проходитъ по мѣстности почти безлюдной: ни продовольствія, ни перевозныхъ средствъ вплоть до выхода изъ горъ на равнину непріятель не найдетъ; наконецъ даже незначительный отрядъ, занявшій Джубское, Шапсухское или Шебановское ущелья и Шебановскій перевалъ, могутъ остановить наступленіе значительныхъ непріятельскихъ силъ, которымъ до ст. Ново-дмитріевской не представится возможности развернуться.

Генеральнаго Штаба,
Полковникъ *Лисовскій*.

Описаніе путей.

Дорога отъ АНАПЫ до ДЖУБЫ.

Общая длина дороги—154 версты. Направленіе ея слѣдующее:

Анапа		
ст. **Раевская**	17½ верстъ	ночлегъ.
Тонельный перевалъ	9 »	
сел. **Владиміровка**	2½ »	
г. **Новороссійскъ**	10 »	ночлегъ.
станція жел. дор.	1½ »	
сел. **Кабардинка**	20½ »	ночлегъ.
сел. **Геленджикъ**	16 »	ночлегъ.
пость **Михайловскій** на перевалѣ **Вардовиръ**	20 »	
Подошва спуска съ перевала	3 »	ночлегъ.
Бродъ черезъ р. **Догуабъ**	11 »	
сел. **Шпада**	4 »	ночлегъ.
перевалъ **Швиджегатль**	4½ »	
посел. **Чешскій**	3½ »	
сел. **Вуланка** (Архипосиповка)	10 »	ночлегъ.
пость **Тешебсъ**	3½ »	
перевалъ **Тешебсъ**	3½ »	
сел. **Джуба**	14 »	ночлегъ.

Всего . . . 154 версты.

Характеръ мѣстности.

Отъ гор. Анапы пологимъ постепеннымъ подъемомъ дорога слѣдуетъ по долинѣ между двумя отрогами Главнаго Кавказскаго хребта, вверхъ по лѣвому берегу незначительной пересыхающей лѣтомъ рѣчки Киплямигъ, черезъ ст. Раевскую къ верховью помянутой рѣчки. Тутъ она переходитъ по Топельному перевалу черезъ невысокій хребетъ, соединяющій оба помянутые отрога и столь-же полого спускается черезъ сел. Владиміровку къ Новороссійску, слѣдуя по дну ущелья рѣчки Цемеса, также между двумя хребтами. Скаты ущелья Киплямига пологи и покрыты частію дубовымъ кустарникомъ, частью пашнями и лугами; скаты ущелья Цемеса круты и покрыты дровянымъ лиственнымъ лѣсомъ (дубъ, ясень, берестъ и пр.), а близь Новороссійска и виноградниками. Цемесъ лѣтомъ почти пересыхаетъ, за исключеніемъ болотъ близь его устья.

Отъ Новороссійска до сел. Кабардинки дорога слѣдуетъ вдоль берега Цемесской бухты по южному скату хребта Маркотха, переходя короткими и пологими подъемами и спусками черезъ многіе контрфорсы этого хребта и лежащія между ними лощины. Дорога пересѣкаетъ тутъ множество ручьевъ, сбѣгающихъ въ бухту съ Маркотха; лѣтомъ большая ихъ часть совершенно пересыхаетъ. Скатъ Моркотха крутъ и покрытъ мелкимъ лиственнымъ лѣсомъ, въ коемъ преобладаетъ дубнякъ.

Отъ сел. Кабардинки до сел. Геленджика дорога слѣдуетъ по ущелью между хребтомъ Туапхашъ, отдѣляющемъ дорогу отъ берега моря и Маркотхомъ Тутъ она незамѣтно поднимается сначала по лѣвому берегу рѣчки Дообы, лѣтомъ пересыхающей, а затѣмъ, перейдя въ бродъ черезъ Дообу и другую непересыхающую рѣчку Ашамбу, постепенно спускается къ Геленджикской бухтѣ и слѣдуетъ по берегу бухты къ сел. Геленджику. Оба ската ущелья круты и покрыты лиственнымъ лѣсомъ.

Отъ Геленджика дорога направляется легкимъ подъемомъ къ южной оконечности хребта Маркотха, по крутому, но довольно короткому спуску спускается къ рѣчкѣ Фальшивой (Адерба), переходитъ ее въ бродъ, затѣмъ пологимъ подъемомъ и спускомъ переваливаетъ черезъ одинъ изъ отроговъ хребта Кецегура, раздѣляющій рѣчки Фальшивую и Цуцугокъ и слѣдуетъ далѣе вверхъ по долинѣ послѣдней рѣчки, поминутно переходя въ бродъ съ одного ея берега на другой и пересѣкая также въ бродъ, многочисленные правые притоки этой рѣчки, изъ коихъ болѣе значительны. Жоне и Этогуакъ. Ущелье Цуцугока имѣетъ крутые скаты и покрыто густымъ непроницаемымъ лиственнымъ лѣсомъ. Рѣчки Фальшивая и Цуцугокъ съ притоками хотя и мелки, но обильны водою, даже лѣтомъ. У истоковъ рѣчки Цуцугока дорога многими зигзагами поднимается на перевалъ Вардовиръ черезъ отрогъ, соединяющій хребты Кецегуръ и Тхачегочукъ и служащій водораздѣломъ между рѣчками Цуцугокъ и Догуабъ. Длина подъема на перевалѣ—2½ версты. Длина спуска—около 3-хъ верстъ. Дорога тутъ шоссирована; уклонъ ея не превышаетъ $^1/_{20}$. На самомъ перевалѣ находится казачій постъ, помѣщающійся въ турлучной мазанкѣ. За переваломъ дорога слѣдуетъ постепеннымъ спускомъ по дну ущелья рѣчки Догуабъ, нѣсколько разъ переходя въ бродъ съ одного берега рѣчки на другой. Достигнувъ пункта сліянія Догуабы съ Пшадой и отдѣливъ вѣтвь вправо къ сел. Береговому, дорога круто поворачиваетъ на лѣво, вверхъ по правому берегу Пшады и, перейдя въ бродъ черезъ эту рѣчку въ пунктѣ гдѣ она образуетъ пять рукавовъ,—достигаетъ сел. Пшады. Догуабъ и Пшада хотя не пересыхаютъ и всегда обильны водою, но переходимы повсюду въ бродъ. Ущелья обѣихъ—лѣсисты, узки и, благодаря крутизнѣ скатовъ, недоступны. Въ ущельи Догуаба имѣются въ двухъ пунктахъ хутора поселенцевъ.

Отъ с. Пшады дорога направляется ущельемъ безъимяннаго лѣваго притока этой рѣчки къ перевалу Шемжегатль черезъ отрогъ вершины Кунзефетля, отдѣляющій Пшаду отъ р. Текосъ. Общая длина подъема и спуска черезъ помянутый перевалъ—4 версты; дорога тутъ шоссирована, подъемъ и спускъ идутъ зигзагами, величина уклона непревышаетъ $^1/_{20}$. За перевалами у истоковъ р. Текоса находится Чешская колонія, десятка въ полтора дворовъ. Отъ перевала дорога направляется внизъ по ущелью Текоса, переходя нѣсколько разъ въ бродъ съ одного берега рѣчки на другой и достигаетъ сел. Вуланки (Архипосиповки), лежащаго на лѣвомъ берегу Текоса у впаденія его въ море. Ущелье Текоса узко, лѣсисто и имѣетъ крутые скаты. Текосъ мелководенъ, но не пересыхаетъ.

Отъ Вуланки дорога слѣдуетъ вверхъ по ущелью р. Тацебась. Въ трехъ верстахъ за Вуланкой лежитъ Чешскій небольшой поселокъ Тешебсъ. У истоковъ р. Тешебса дорога переваливаетъ небольшимъ пологимъ подъемомъ и спускомъ, (общая длина которыхъ-около 2-хъ верстъ) черезъ невысокій лѣсистый гребень и спускается въ ущелье праваго притока р. Бжады, слѣдуя внизъ по притоку этому до впаденія его въ Бжаду, у коего расположено нѣсколько

нѣмецкихъ хуторовъ. Перейдя нѣсколько разъ черезъ притокъ этотъ въ бродъ и миновавъ хутора, дорога круто мѣняетъ южное направленіе на сѣверное, поворачивая подъ острымъ угломъ влѣво, вверхъ по ущелью р. Бжады къ перевалу черезъ хребетъ, отдѣляющій эту рѣчку отъ рѣчки Джубы. На перевалѣ дорога шоссирована. Длина подъема около 1 версты, длина спуска—также 1 верста. Уклонъ—непревышаетъ $^1/_{20}$. На вершинѣ перевала дорога снова круто мѣняетъ сѣверное направленіе на южное и спускается ущельемъ одного изъ правыхъ притоковъ Джубы къ этой рѣкѣ, перейдя черезъ которую достигаетъ затѣмъ сел. Джубы, лежащаго на лѣвомъ берегу рѣки, верстахъ въ полтора отъ берега моря. Ущелья Тешебась, Бжады и Джубы, а также и ихъ притоковъ—узки, съ крутыми скатами, покрытыми непроницаемымъ лѣсомъ. Всѣ рѣчки эти обильны водою, но мелки, узки и повсюду переходимы.

Ночлеги (биваки).

1) г. Анапа—на берегу моря. 1100 дворовъ. Водою жители пользуются изъ городскихъ колодцевъ, въ коихъ вода плохаго качества; хорошая вода находится въ 2-хъ Алексѣевскихъ колодцахъ въ 4-хъ верстахъ и въ Сухопсинскомъ родникѣ въ 6-ти верстахъ отъ города. Дальнія окрестности города покрыты дубовымъ кустарникомъ. Бивакъ на городскомъ выгонѣ между мельницами, находящимися у южной окраины города, и скатами хребта Семисама.

2) Стан. Раевская—на ручьѣ, пересыхающемъ лѣтомъ. Жители пользуются водою изъ нѣсколькихъ родниковъ, находящихся въ оврагѣ у южной околицы станицы. Вокругъ кустарникъ и мелкій лѣсъ; 281 дворъ. Населеніе казачье. Бивакъ—у западной и восточной околицъ станицы.

3) г. Новороссійскъ—на берегу Цемесской бухты. Жители пользуются водою изъ колодцевъ и родниковъ. Окрестности покрыты лѣсомъ. 615 дворовъ. Бивакъ южнѣе города, а также къ сѣверо-западу отъ него; въ послѣднемъ случаѣ, во избѣжаніе лихорадки, необходимо располагаться на скатѣ хребта, по возможности дальше отъ Цемеса и его болотъ.

4) сел. Кабардинка на берегу Цемесской бухты 114 дворовъ. Населеніе греческое. Водою жители пользуются изъ колодцевъ, родниковъ и пересыхающей лѣтомъ рѣчки Дообы. Окрестности покрыты лѣсомъ. Бивакъ—у восточной околицы селенія.

5) сел. Геленджикъ—на берегу бухты того же имени. 147 дворовъ. Населеніе русское и греческое, водою жители пользуются изъ колодцевъ и родниковъ. Окрестности лѣсисты. Бивакъ—у восточной и южной околицъ селенія.

6) Старый постъ Михайловскій—у восточной подошвы перевала Вардовиръ (прежнее расположеніе поста, до перенесенія его на гребень перевала. Бивакъ для незначительнаго отряда—на днѣ лѣсистаго ущелья богатой водою р. Догуабъ.

7) сел. Пшада—на лѣвомъ берегу р. Пшады, въ горной котловинѣ. 67 дворовъ. Населеніе русское и греческое. Водою жители пользуются изъ рѣчки Пшады.

Окрестности лѣсисты. Бивакъ - на лѣвомъ берегу рѣчки у западной и восточной околицъ селенія, а также на правомъ берегу Пшады.

8) сел. Вуланка—на лѣвомъ берегу р. Вулана, въ лѣсистомъ ущельи, близъ морского берега. 90 дворовъ. Населеніе русское. Водою жители пользуются изъ р. Вулана. Бивакъ—на правомъ берегу р. Тешебса, впадающаго въ р. Уланъ, между сел. Вуланкой и Чешскимъ поселкомъ.

9) сел. Джуба - на лѣвомъ берегу р. Джубы, въ $1^1/_2$ верстахъ отъ морского

берега, въ лѣсистомъ, узкомъ ущельи. 76 дворовъ. Населеніе русское. Водою жители пользуются изъ р. Джубы. Бивакъ—между селеніемъ и берегомъ моря, на горныхъ скатахъ.

Качества дороги. Отъ Анапы до джубы дорога грунтовая; лишь между Новороссійскомъ и Кабардинкой, а также на перевалахъ Вардовиръ, Шемджегатль и Бжада, т. е. всего на протяженіи 33½ верстъ она шоссирована. Грунтъ средній, за исключеніемъ участка по берегу Цемесской бухты, гдѣ почва камениста. Ширина дороги не меньше 2-хъ сажень. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. На трехъ перевалахъ уклонъ шоссе не превышаетъ 1/20, т. е. крутизна—менѣе 5/°. На остальномъ протяженіи дорога почти горизонтальна. Мосты имѣются лишь на дорогѣ между Анапой и Кабардинкой. На шоссейномъ участкѣ они исправны; на почтовой же дорогѣ между Анапой и Новороссійскомъ, изъ 16-ти мостовъ 11 требуютъ починки. На остальномъ протяженіи пути мостовъ не имѣется, а дорога переходитъ черезъ многочисленныя мелководныя рѣчки въ бродъ. Берега моря дорога касается въ слѣдующихъ мѣстахъ: у Анапы, на пространствѣ между Новороссійскомъ и Кабардинкой, у Геленджика, Вуланки и Джубы. На остальномъ протяженіи она идетъ вдали отъ морскаго берега, отдѣленная отъ него недоступными лѣсистыми хребтами. По болѣе или менѣе открытой мѣстности дорога слѣдуетъ лишь отъ Анапы до Кабардинки, на участкѣ же отъ Кабардинки до Джубы дорога идетъ какъ бы по просѣкѣ, среди густого, непроницаемаго лѣса, по узкимъ ущельямъ съ крутыми, недоступными скатами. Вообще на всемъ протяженіи дорога годна для колеснаго движенія; но между Геленджикомъ и Джубой она удобна лишь для арбъ или легкихъ повозокъ. Что касается хорошо нагруженныхъ четверочныхъ фургоновъ, то безпрепятственное движеніе ихъ едва ли возможно безъ улучшенія пути, особенно на бродахъ.

Дорога отъ ДЖУБЫ черезъ Шебановскій перевалъ до ЕКАТЕРИНОДАРА.

Общая длина дороги. . . . . 97 верстъ.

Направленіе ея слѣдующее:

Устье р. Джубы.		
сел. Джуба	1½ версты.	
Перевалъ Дефановскій	11 »	
ст. Дефановская.	2½ »	ночлегъ.
пос. Сторожевой.	8 »	
перевалъ Шебановскій	5 »	
бродъ черезъ р. Шебшъ	5 »	
ст. Шебановская	7 »	ночлегъ.
бродъ черезъ р. Тхамахинку	4 »	
хребетъ Пшафъ.	12½ »	
ст. Ставропольская	5 »	
сел. Григорьевское.	6 »	ночлегъ.
ст. Новодмитріевская	7½ »	
хут. Ольховые.	6 »	
хут. Кухаренки.	2 »	
р. Супсъ	1 »	
аулъ Энемъ	4½ »	ночлегъ.
р. Кубань.	8½ »	переправа.
Всего . .	97 верстъ	

Характеръ мѣстности. Отъ сел. Джубы, лежащаго въ 1½ верстахъ отъ берега моря, дорога слѣдуетъ 11 верстъ вверхъ по дну ущелья рѣчки Джубы, а затѣмъ поворачиваетъ далѣе по дну ущелья одного изъ лѣвыхъ притоковъ Джубы къ подошвѣ Дефанскаго перевала черезъ незначительный отрогъ, отдѣляющій Джубу отъ рѣчекъ Шабсухо и Дефана. Черезъ р. Джубу и ея притокъ дорога нѣсколько разъ переходитъ и въ бродъ, и по деревяннымъ мостамъ. Обѣ эти рѣчки незначительны; ущелья ихъ узки, лѣсисты и имѣютъ весьма крутые скаты. На перевалѣ дорога идетъ зигзагами: длина подъема 1 верста; таковая же и длина спуска; крутизна не превышаетъ 5/°. Дефанскій перевалъ весьма не высокъ и покрытъ лиственнымъ лѣсомъ. По спускѣ съ перевала дорога скоро вступаетъ въ ст. Дефанскую, лежащую на правомъ берегу рѣчки того же имени: У ст. Дефанской дорога переходитъ въ бродъ на лѣвый берегъ р. Дефана и слѣдуетъ вверхъ по рѣчкѣ Шабсухо, переходя ее четыре раза въ бродъ. Въ 5-ти верстахъ отъ помянутой станицы путь раздваивается. Отдѣливъ вправо вѣтвь на стан. Шабшухскую, дорога поворачиваетъ влѣво и прейдя въ бродъ черезъ правый притокъ Шабсухо, слѣдуетъ вверхъ по этому притоку къ посел. Сторожевому, состоящему только изъ двухъ дворовъ. Отъ поселка дорога еще 2½ версты слѣдуетъ вверхъ по дну ущелья до подошвы Шебановскаго перевала, переходя разъ пять въ бродъ съ одного берега рѣчки на другой. Ущелья р. Шабсухо и ея притока узки, лѣсисты, круты и недоступны. Обѣ рѣчки мелководны и повсюду проходимы въ бродъ.

Шебановскій перевалъ черезъ Главный хребетъ лежитъ между горами Лысой и Цеэтшъ. Абсолютная высота его не превышаетъ ²/т. футовъ. Во время глубокаго снѣга онъ для движенія недоступенъ; но такой снѣгъ выпадаетъ не каждую зиму. Скаты хребта весьма круты и движеніе черезъ перевалъ возможно лишь по дорогѣ, которая образуетъ и на подъемѣ, и на спускѣ цѣлый рядъ зигзаговъ. Хребетъ покрытъ густымъ дубовымъ лѣсомъ. Длина подъема на перевалѣ—2½ версты, крутизна—въ началѣ 7/°, въ концѣ—5/°. Поднявшись на перевалъ, дорога версты 1½ идетъ горизонтально; затѣмъ начинается спускъ, длина его— 2½ версты, крутизна—отъ 7—5/°. По спускѣ съ перевала дорога подходитъ къ р. Шебшу и слѣдуетъ затѣмъ до ст. Шебановской по ущелью этой рѣчки, переходя пять разъ въ бродъ съ одного ея берега на другой и оставляя вправо хут. Пихлера. Ст. Шебановская населена молдованами и лежитъ на лѣвомъ берегу р. Шебша. Ущелье Шебша вообще лѣсисто; въ началѣ оно узко и имѣетъ крутые скаты; но по мѣрѣ приближенія къ ст. Шебановской расширяется, а его скаты становятся болѣе пологими.

Отъ ст. Шебановской до ст. Новодмитріевской черезъ ст. Ставропольскую и сел. Григорьевское дорога слѣдуетъ по дну ущелья р. Шебша; при чемъ между ст. Шебановской и хребтомъ Пшафъ, на протяженіи 16-ти верстъ, переходитъ тринадцать разъ въ бродъ съ одного берега рѣки на другой. Достигнувъ хребта Пшафа, дорога слѣдуетъ до сел. Григорьевскаго по правому берегу Шебша; у Григорьевскаго переходитъ по мосту на лѣвый берегъ, а у ст. Ново-Дмитріевской въ бродъ—снова на правый берегъ. Григорьевскій мостъ—деревянный; длина его—33, ширина—6 шаговъ. Бродъ у Новодмитріевской не глубокъ: фута 4; но спуски къ нему круты и длинны, такъ какъ рѣка тутъ течетъ въ глубокомъ оврагѣ.

Рѣка Шебшъ отъ Шебановской до Ставропольской течетъ еще въ довольно узкомъ ущелья, ограниченномъ съ обѣихъ сторонъ хотя и не высокими, но до-

вольно крутыми и лѣсистыми отрогами. За Ставропольской отроги удаляются отъ рѣки, уступая мѣсто равнинѣ. Рѣка тутъ углубляется въ почву и течетъ далѣе по оврагу, глубина и ширина котораго постепенно все болѣе и болѣе возростаетъ. Ущелье Шебша вначалѣ покрыто густымъ лиственнымъ лѣсомъ, но у Ставропольской лѣсъ уступаетъ мѣсто пашнямъ, рѣдѣетъ, превращаясь у Григорьевской въ мелкій и рѣдкій кустарникъ, который у Новодмитріевской почти совершенно исчезаетъ. Размѣры Шебша у Шебановской незначительны; у Ставропольской, по впаденіи притоковъ Безепса и Псекаба, глубина и ширина его нѣсколько увеличиваются, а у Новодмитріевской онъ достигаетъ 40 шаговъ ширины, при 3—4 футахъ глубины.

Отъ Новодмитріевской до аула Энема дорога слѣдуетъ по равнинѣ, покрытой пашнями и перелѣсками, которые групируются главнымъ образомъ по р. Супсу и близъ аула. На этомъ участкѣ дорога минуетъ нѣсколько хуторовъ и пересѣкаетъ нѣсколько балокъ въ ихъ верховьяхъ, а также р. Супсъ, лѣтомъ пересыхающую. Черезъ балки и Супсъ дорога проходитъ по деревяннымъ мостамъ; изъ коихъ Супскій имѣетъ 2 саж. ширины и 1 с. длины. Въ 8-ми верстахъ отъ Новодмитріевской, у хутора Кухаренки, отъ дороги отдѣляется влѣво проселочная вѣтвь, слѣдующая по лѣвому берегу Супса къ желѣзно-дорожному мосту черезъ Кубань у Екатеринодара. Дорога эта въ сухое время года для движенія годна, но послѣ дождей она непроходима, такъ какъ, пролегая по плавнямъ Кубани, слѣдуетъ не по насыпи, а непосредственно по болотистому грунту.

Отъ Энема и вплоть до паромной переправы черезъ Кубань у Екатеринодара, на протяженіи 8½ верстъ, дорога слѣдуетъ по плавнямъ лѣваго берега Кубани. Подъ плавнями разумѣются топкія, болотистыя и низкія мѣста, лежащія вдоль рѣки. Лѣвый берегъ рѣки у Екатеринодара—очень низменъ и весною подвергается разливамъ рѣки; кромѣ того послѣ дождей этотъ берегъ заливается также рѣчками Супсомъ и Чибіемъ которые вслѣдствіе слишкомъ низменнаго берега Кубани, до нея не доходятъ, а теряются въ болотахъ и топяхъ, своими водами увеличивая ихъ пространство. На всемъ этомъ протяженіи устроена высокая насыпь, по которой и слѣдуетъ дорога отъ аула до паромной переправы. Насыпь эта имѣетъ 14 отверстій, для пропуска воды съ верхней части болота, лежащей къ востоку отъ насыпи, на нижнюю; черезъ отверстія перекинуты деревянные мосты, которые всѣ исправны. Описываемая насыпь особенно высока у аула, гдѣ дорога проходитъ черезъ болотистые рукава Чибія. Полотно дороги устроено тутъ изъ хвороста. У гор. Екатеринодара черезъ Кубань имѣлся прежде деревянный мостъ, который велъ отъ насыпи до города; но мостъ этотъ былъ снесенъ и замѣненъ паромомъ, пристающимъ къ лѣвому берегу нѣсколько ниже насыпи. Кромѣ парома черезъ Кубань можно переправиться по желѣзно-дорожному мосту, лежащему въ 2-хъ верстахъ ниже парома.

Ночлеги (бивакн).

1) Сел. Джуба—на лѣвомъ берегу рѣчки того же имени въ 1½ верстахъ отъ моря. 76 дворовъ. Населеніе русское. Рѣчка многоводна. Окрестности лѣсисты. Бивакъ—на горныхъ скатахъ, между селеніемъ и моремъ

2) Ст. Дефанская—въ горной котловинѣ на правомъ берегу рѣчки Дефана, у впаденія ея въ р. Шапсуха; 64 двора; населеніе русское. Обѣ рѣчки многоводны. Окрестности покрыты густымъ лиственнымъ лѣсомъ. Бивакъ—на лѣвомъ берегу Шапсухо, ниже селенія.

3) Ст. Шебановская—на лѣвомъ берегу р. Шебша, нѣсколько выше впаденія въ нее р. Тхамахинки, въ ущелье съ пологими скатами; 101 дворъ. Населеніе молдованское. Рѣчка обильна водою. Вокругъ станицы—лиственные густые лѣса. Бивакъ—на лѣвомъ берегу Шебша; ниже станицы.

4) Ст. Ставропольская—на правомъ берегу Шебша, у входа ея изъ ущелья на равнину; 80 дворовъ. Населеніе казачье. Рѣчка многоводна. Окрестности станицы лѣсисты. Бивакъ—выше и ниже станицы, на правомъ берегу рѣчки.

5) Сел. Григорьевское, на лѣвомъ берегу Шебша, на волнообразной равнинѣ покрытой кустарникомъ и мелкимъ лѣсомъ; 150 дворовъ. Населеніе русское. Рѣчка многоводна. Въ селеніи черезъ нее—деревянный мостъ, длиною 11 сажень, шириною 2 сажени. Бивакъ—на правомъ берегу Шебша, ниже селенія.

6) Ст. Новодмитріевкая - на правомъ берегу Шебша. 493 двора. Населеніе казачье. Рѣчка многоводна. Черезъ нее—бродъ, шириною 40 шаговъ, глубиною до 4 футовъ. Лѣсъ по близости. Бивакъ—на лѣвомъ и на правомъ берегу Шебша, выше и ниже селенія.

7) Аулъ Энемъ (Тахтатукай)—на холмѣ между рѣчками Субсъ и Чибій, ниже селенія разливающимися въ болота. На берегу Чибія—родники. Лѣсъ по близости. Бивакъ—у южной окраины аула.

Качества дороги.

Отъ Джубы до Екатеринодара дорога грунтовая, причемъ на протяженіи послѣднихъ $8^1/_2$ верстъ она насыпная, идетъ по дамбѣ и кое-гдѣ покрыта хворостомъ. Грунтъ—средній, за исключеніемъ участка на Шебановскомъ перевалѣ, гдѣ на протяженіи $6^1/_2$ верстъ грунтъ каменистый, и участка между Энемомъ и Кубанью, гдѣ пролегаетъ сплошная болотистая топь. Ширина дороги—не менѣе 2-хъ сажень. Особенно крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ: на перевалахъ Дефанскомъ (2 версты) и Шебановскомъ ($6^1/_2$ верстъ) уклонъ дороги не превышаетъ шоссейной нормы, т. е. не болѣе $^1/_{20}$, что достигнуто извилистымъ трассированіемъ пути и что составитъ около $5—7/^0$ на подъемѣ и спускѣ; тѣмъ не менѣе въ дождливую погоду движеніе обоза тутъ встрѣтитъ большія затрудненія.

Мосты имѣются лишь на второй половинѣ пути, ниже ст. Ставропольской, гдѣ дорога выходитъ изъ горъ на равнину, на горномъ-же участкѣ дорога по всюду переходитъ черезъ рѣчки въ бродъ, такъ какъ рѣчки эти мелководны. Изъ мостовъ наибольшій—въ сел. Григорьевскомъ: ширина 2 сажени, длина 11 сажень; остальные мосты при той-же ширинѣ имѣютъ незначительную длину.

Изъ бродовъ наиболѣе значителенъ—Новодмитріевскій, который имѣетъ до 40 шаговъ длины и 4 фута глубины.

Характеръ мѣстности до Ставропольской, гористый, далѣе равнинный. Ущелья Джубы, Шабсухо и Шебша до выхода его изъ горъ, узки, лѣсисты и имѣютъ довольно крутые скаты; изъ нихъ болѣе доступно ущелье послѣдней рѣчки и то ниже ст. Шебановской. Шебановскій перевалъ имѣетъ около 2/т. футовъ абсолютной высоты. Онъ покрытъ лиственнымъ лѣсомъ и имѣетъ крутые скаты, такъ что доступъ черезъ него возможенъ только по дорогѣ. Въ суровыя зимы онъ покрывается снѣгомъ и тогда движеніе прекращается; въ мягкія зимы сообщеніе черезъ перевалъ поддерживается круглый годъ.

Примѣчаніе: Относительно дороги изъ Джубы въ Екатеринодаръ, на пятиверстной картѣ Кавказа, изданной Военно-топографическимъ отдѣломъ Окруж-

наго Кавказскаго Штаба, встрѣчаются слѣдующія неправильности: перевалъ между Лысой и Цеэтшъ, названный Джубскимъ, носитъ названіе Шебановскаго; у южной подошвы этого перевала, близь начала подъема дороги отъ рѣчки на хребетъ лежитъ поселокъ Сторожевой; у сѣверной подошвы перевала на рѣчкѣ Шебшъ сел. Успѣшнаго нѣтъ: теперь оно перенесено внизъ по Шебшу, къ тому мѣсту, гдѣ на картѣ показаны хутора, и называется ст. Шебановской; ст. Ставропольская, показанная на картѣ лежащей на правомъ берегу р. Псекаба, перенесена теперь на Шебшъ, гдѣ, обогнувъ западную оконечность хребта Ишафа, онъ выходитъ на равнину.

Генеральнаго штаба, Полковникъ *Лисовскій*.